

# **ER KONNOSSEMENTETS TID FORBI?**

## **ALTERNATIVER TIL KONNOSSEMENTET.**

**Kandidatnummer: 374**  
**Veileder: Trine-Lise Wilhelmsen**  
**Leveringsfrist: 25.11.2003**

**Til sammen 16.460 ord.**

**25.11.2003**

## **Forord.**

Denne oppgavene er skrevet som en 10 vekttalls spesialoppgave ved Universitetet i Oslo høsten 2003.

Jeg ble inspirert til å skrive denne oppgaven da jeg var utvekslingsstudent ved Universitetet i Southampton, England, våren 2003. Her studerte jeg sjørettsfagene Carriage of Goods by Sea og Admiralty, og det var da jeg bestemte meg for å skrive en spesialoppgave i sjørett. Jeg vil takke min veileder Trine- Lise Wilhelmsen for sine råd og innspill.

Linn Bendiksen

## INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1. Innledning</b> .....	1
<b>2. Rettskilder</b> .....	3
<b>3. Konnossementet (Bill of Lading)</b> .....	8
3.1. Introduksjon.....	8
3.2. Konnossementets funksjoner.....	12
3.2.1. Kvittering for at varene er sendt.....	12
3.2.2. Bevis for at avtale om sjøtransport er inngått.....	19
3.2.3. Konnossementet som et atkomstdokument (Document of title).....	20
3.3. Konnossementets fremtid.....	24
<b>4. Sjøfraktbrev (Sea Waybill) som alternativ til konnossementet</b> .....	26
4.1. Introduksjon.....	26
4.2. Sammenligning av sjøfraktbrevet og konnossementet.....	26
<b>5. Electronic data interchange (EDI) som alternativ til konnossementet</b> .....	33
5.1. Innledning.....	33
5.2. Bolero.....	37
5.2.1. Introduksjon til BOLERO.....	37
5.2.2. Likheter og ulikheter mellom papir- konnossementet og BOLERO- konnossementet.....	39
<b>6. Konklusjon</b> .....	48

### Litteraturliste

### Lovregister

### Forarbeider

### Internasjonale konvensjoner

### Domsregister

## 1. Innledning.

Det er umulig å lese maritim litteratur uten å få kjennskap til konnossementet.

Det var og er et av sjøtransportens viktigste dokumenter. Konnossementet har en lang fartstid og er blitt brukt av aktører i sjøtransport verden over.

I dag er det likevel flere og flere transportører som i størst mulig grad unngår å bruke konnossementet. Jeg ønsker med denne oppgaven å belyse årsaken til dette og gi en vurdering av om konnossementet fortsatt vil bli benyttet i fremtiden. Jeg skal også se på eventuelle løsninger eller alternativer som måtte finnes.

Konnossementet er en del av en avtale om transport av gods til sjøs, og en slik transportavtale inngås mellom en transportør<sup>1</sup> og en sender<sup>2</sup>.

Konnossementet blir definert i Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39 (heretter sjøloven) § 292. Det defineres her som et dokument som;

1. er bevis for at avtale om sjøtransport er inngått,
2. er bevis for at transportøren har mottatt eller lastet godset,
3. inneholder en bestemmelse om at transportøren påtar seg bare å utlevere godset mot tilbakelevering av dokumentet.

Disse omtales gjerne som konnossementets tre funksjoner.

Jeg skal begynne med å redegjøre for konnossements rolle i en avtale om sjøtransport og dets funksjoner, samt hvilke regler som gjelder for det (kapittel 3.2.). Dette er nødvendig for å vise konnossementets fordeler og ulemper. Deretter vil jeg vurdere om fordelene ved konnossementet er så store at det til tross for problemer vil bli brukt i fremtiden. Her vil jeg også presentere mulige praktiske løsninger på problemet (kapittel 3.3.).

---

<sup>1</sup> Transportør er definert i sjøloven §251 som den som inngår avtale med en sender om transport av stykkgoods til sjøs. Tidligere ble ”bortfrakter” benyttet om transportøren. Denne terminologien er imidlertid beholdt for certeparti.

<sup>2</sup> Sender er definert som den som inngår avtale med en transportør om transport av stykkgoods til sjøs. Sender ble tidligere omtalt som ”befrakter”.

Deretter vil jeg gå over til å se på alternativene til konnossementet.

Jeg skal først ta for meg et transportdokument som i stigende grad tas i bruk, nemlig sjøfraktbrevet (Sea Waybill). Dette transportdokumentet kan ikke utføre alle de funksjonene som konnossementet kan. Men det blir likevell foretrukket i mange tilfeller. I hvilke tilfeller dette er og hvorfor utdypes i kapittel 4. Jeg vil først gi en innføring i hvordan sjøfraktbrevet fungerer, deretter går jeg over til å sammenligne det med konnossementet.

Det andre alternativet til konnossementet er elektroniske konnossement.

Electronic Data Interchange (EDI) har vært et diskusjonstema innen sjøretten siden 1970-tallet, og det er nedlagt mye arbeid på dette feltet. Jeg kommer til å konsentrere meg om et av de siste prosjektene på dette feltet, BOLERO prosjektet. BOLERO har utviklet et elektronisk konnossement som kan utføre de samme funksjonene som det tradisjonelle (papir) konnossementet, og skal kunne erstatte dette.

Jeg vil gi en innføring i hvordan et slikt elektronisk konnossement fungerer (kapittel 5.2.1) og så gå over til å sammenligne det med konnossementet (kapittel 5.2.2).

For at et slikt nytt system skal bli effektivt må det involvere og bli akseptert av en rekke forskjellige aktører, alt fra transportører (shipper)<sup>3</sup> til sendere (carrier), mottakere (consignee), banker, forsikringsgivere (underwriter) og P&I Clubs. Det er en vanskelig oppgave da disse representerer forskjellige og til dels motstridende interesser. Reglene som regulerer konnossementet har utviklet seg over lang tid, og det har vært mange runder med forhandlinger mellom de forskjellige aktørene<sup>4</sup>.

Til slutt vil jeg forsøke å komme med en konklusjon om konnossementet fortsatt vil bli brukt i fremtiden, eller om sjøfraktbrevet, BOLERO eller andre alternativer vil ta over.

---

<sup>3</sup> Det tilsvarende engelske uttrykket står i parentes.

<sup>4</sup> Hvordan reglene om konnossementet er blitt utviklet blir gjennomgått i kapittel 2.

## 2. Rettskilder.

Jeg vil ikke nøye meg med kun å kort presentere rettskildene som jeg har benyttet meg av i denne oppgaven. Jeg vil også gi en presentasjon av hvordan de er kommet til. Et karakteristisk trekk ved sjøretten er dens internasjonale karakter. En transportkontrakt kan ha tilknytning til en rekke land og skipet kan anløpe havner i forskjellige land. Dette setter sitt preg på rettsreglene. Det er ønskelig at de forskjellige lands regelverk er så like som mulig, at de er harmoniserte. Dette oppnås først og fremst gjennom internasjonale konvensjoner. Det er viktig å ha forståelse for hvor komplisert og langtekkelig prosessen for å få vedtatt internasjonale konvensjoner er. Denne forståelsen er blant annet viktig å når jeg skal vurdere alternativer til konnossementet.

Når man skal finne de rettsregler som gjelder er det naturlig å ta utgangspunkt i den loven, hvis det finnes en, som regulerer området.

I norsk rett blir konnossementet regulert i lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39, sjøloven.

Denne loven har en lang lovgivningshistorie bak seg.

Det ble etablert et samarbeid i slutten av forrige århundre mellom Norge, Danmark og Sverige. Dette samarbeidet resulterte i at Norge vedtok en sjølov i 1893 (lov av 20. juli 1893 nr. 1). Denne loven ble endret en rekke ganger. Mange av endringene kom som følge av at Norge tiltrådte internasjonale konvensjoner på sjørettens område<sup>5</sup>.

I 1994 ble det foretatt store endringer i befraktningsreglene og loven ble omstrukturert.

Den fikk da ny dato og nummer (lov av 24. juni 1994 nr. 39).

Reglene om konnossement finner vi i lovens kapittel 13.

Det er sjøloven § 252 som regulerer i hvilke tilfeller kapittel 13 skal komme til anvendelse.

I følge NOU 1993:36 "Godsbefordring til sjøs" side 20 skal regelen sikre en anvendelse av "de internasjonalt enhetlige og konvensjonsfastsatte regler på området i en slik fart som dekkes av den konvensjon Norge er tilsluttet".

§ 252. Anvendelsesområde

---

<sup>5</sup> Se Falkanger s. 4.

Reglene i dette kapittel gjelder for avtaler om sjøtransport i innenriks fart i Norge samt i fart mellom Norge, Danmark, Finland og Sverige. For innenriks fart i Danmark, Finland og Sverige gjelder loven i den stat hvor transporten finner sted.

I annen fart gjelder reglene avtale om sjøtransport i fart mellom to stater når:

- 1) avtalt lastehavn ligger i en konvensjonsstat,
- 2) avtalt lossehavn ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige,
- 3) flere lossehavner er avtalt og den faktiske lossehavnen eller en av disse og ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige,
- 4) transportdokumentet er utstedt i konvensjonsstat, eller
- 5) transportdokumentet angir at konvensjonen eller derpå grunnet lov i konvensjonsstat skal gjelde.

Når verken det avtalte leveringssted eller det avtalte eller faktiske utleveringssted ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige, kan det likevel avtales at avtalen om sjøtransport skal være undergitt loven i en konvensjonsstat.

Forarbeidene til en lov kan kaste lys over hvordan enkeltord skal forstås eller hva hensikten med en lovregel er. Forarbeider blir av domstolene tillagt ganske stor vekt. Det finnes en rekke forarbeider og utredninger til sjøloven. Jeg har allerede vist til et av sjølovens forarbeid, NOU 1993:36, for å vise formålet til sjøloven § 252.

For å få en fullstendig oversikt over et tilfelle må sjøloven suppleres av andre lover. Konnossementet brukes ofte for å gjennomføre et salg, dermed blir kjøpslovens regler (Lov om kjøp av 13. mai 1988 nr. 27) interessante for denne oppgaven.

De tvingende, eller preseptoriske, reglene som finnes i sjøloven har sitt utspring i internasjonale konvensjoner. Bestemmelser i avtalen mellom transportøren og senderen som avviker fra reglene i sjøloven til skade for senderen eller mottakeren av godset, er derfor ugyldige<sup>6</sup>. Det er imidlertid ikke noe i veien for at transportøren påtar seg ansvar eller forpliktelser utover det som følger av sjøloven. I slike tilfelle må kontrakten mellom sender og transportøren tolkes for å få fastlagt hva de har avtalt. Konnossementet må tas med i betraktningen når man skal fastlegge hva partene har avtalt, det er jo en del av kontrakten om sjøtransport.

Et karakteristisk trekk ved sjøretten er som nevnt innledningsvis dens internasjonale karakter. Når gods transporteres mellom forskjellige land kan det være vanskelig å vite hvilket lands nasjonale regelverk man skal forholde seg til. Gjennom internasjonale konvensjoner har man forsøkt å harmonisere regelverket.

---

<sup>6</sup> Jfr. sjøloven § 254.

Internasjonale konvensjoner spiller en stor rolle på sjørettens område og Norge har tiltrådt flere av disse. Flere av reglene i sjøloven stammer fra disse konvensjonene.

Det ligger en lang historie bak disse reglene.

På slutten av 1800- tallet ble konnossementet brukt til å fritta transportørene fra ansvar.

Transportør- siden var den overlegne i kontraktsforhandlingene og senderen hadde ikke annet valg enn å godta transportørens vilkår. Senderene (vareeierne) fremsatte krav om at noen måtte gjøres med konnossementenes ansvarsfrihetklausuler.

Rederierorganisasjonene satt sammen en konnossementskomité i 1921. Denne komitéen fikk navnet The Maritime Law Committee of the International Law Association og den utarbeidet et sett med regler. Samme år ble dette regelsettet presentert på en konferanse i Haag. I 1924 ble reglene, etter initiativ fra Comité Maritime International (CMI), forelagt på en diplomatisk sjørettskonferanse i Brussel.

Reglene ble inkorporert i en internasjonal konvensjon, konnossementskonvensjonen<sup>7</sup>, som ble undertegnet 25. august 1924. Reglene er kjent som Haag- reglene, og ble ratifisert av de fleste sjøfartsnasjoner av betydning. Dette resulterte i tilnærmet ensartethet i reguleringen av hva konnossementet skal inneholde av opplysninger og transportansvaret. Formålet med denne konvensjonen var altså å få felles regler for konnossement og etablere et minimum av beskyttelse for eierene av lasten.

Norge ratifiserte Haag- reglene. For at konvensjonen skulle bli internt bindende i Norge, det vil si bli lagt til grunn av domstolene, måtte det gis en særskilt lov om det. I Norge ble Haag- reglene gjennomført ved at konvensjonens tekst direkte ble innført som enkeltlov. Denne loven var Lov av 4. februar 1938 nr. 2 om gjennomføring av den internasjonale konvensjon om konnossementer av 24. august 1924. Samtidig ble de nasjonale sjølover endret i retning av, men ikke fullt ut i samsvar med Haag- reglene.

Misnøye med disse reglene ble sterkere ettersom tiden gikk og i 1968 ble det holdt en internasjonal konferanse i Brussel. Det ble her vedtatt en endringsprotokoll. Reglene ble etter dette kjent som "Haag- Visby- reglene" ("Hague/Visby Rules"). Konvensjonen i revidert form ble i 1973 inkorporert i sjølovens kapittel 5. Konvensjonens prinsipper ble altså denne gangen innarbeidet i sjøloven. Haag- og Haag- Visby- reglene kan få betydning for tolkningen av de bestemmelsene i sjøloven som bygger på de. I tillegg kan

---

<sup>7</sup> Konvensjonens fulle navn er: "The International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading".



forhandlingene som fant sted når konvensjonen ble vedtatt og arbeidet forut for dette kaste lys over hvordan enkelte bestemmelser er å forstå. Rettspraksis fra andre land som har konvensjonene som lov ville også kunne være relevant. Det er imidlertid viktig å huske på at dersom bestemmelser i den norske loven er i strid med det som fremgår av konvensjonene vil loven gå foran.

Haag- Visby- reglene møtte raskt motstand, spesielt fra utviklingsland som ikke hadde vært med på å utforme reglene. Presset for å få til en endring ble kanalisert gjennom FN. FN- organene UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) og UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) startet et omfattende revisjonsarbeid.

UNCITRAL utarbeidet et sett med regler som skulle erstatte Haag- Visby- reglene. Regelsettet skulle dekke alle aspekter ved en kontrakt om sjøbefraktning. På en diplomatisk konferanse i Hamburg i 1978 ble en ny sjøretts konvensjon vedtatt, konvensjonen er basert på UNCITRALs utkast. Disse reglene går under navnet ”Hamburg-reglene” (”Hamburg Rules”). Konvensjonen trådte i kraft 1. november 1992.

Norge har undertegnet konvensjonen, men ikke ratifisert den. I sjøloven av 1994 er reglene lagt så nær opp til Hamburg- reglene man kan uten at det er nødvendig å si opp Haag- Visby- konvensjonen<sup>8</sup>.

Haag- Visby- reglene og Hamburg- reglene er tildels svært forskjellige. Jeg skal bare fremheve noen forskjeller.

Ansvarsreglene er endret i Hamburg- reglene.

Transportørens ansvar er blitt strengere i den forstand at flere ansvarsfritak er blitt omgjort slik at transportøren nå er ansvarlig hvis han eller hans folk har opptrådt uaktsomt. I Haag- Visby- reglene er transportøren fritatt for ansvar for skade eller tap som skyldes uaktsom navigasjon eller feilbehandling av skipet<sup>9</sup>. Etter Hamburg- reglene er transportøren ansvarlig dersom det er utvist uaktsomhet, se artikkel 5 (1). Hovedregelen i sjøloven § 275 er også uaktsomhet.

Dette har betydning for de ansvarsreglene som er knyttet til konnossementet.

Transportøren kan blant annet holdes ansvarlig for opplysninger i konnossementet, jfr. sjøloven § 300. Han er imidlertid bare ansvarlig hvis han har opptrådt uaktsomt, jfr. § 300 første ledd.

---

<sup>8</sup> NOU 1993:36 Godsbefordring til sjøs side 20- 22.

<sup>9</sup> Se artikkel IV (2) a.

I tillegg er ansvarsperioden utvidet til å omfatte tiden fra transportøren får hånd om godset til han overgir det til mottaker i lossehavnen, se Hamburg- reglene artikkel 4. Hvis ansvar inntreffer kan transportøren fortsatt begrense sitt ansvar. Haag- og Haag- Visby- reglene kommer bare til anvendelse på kontrakter om transport hvor det er utstedt konnossement eller lignende atkomstdokument (document of title), jfr. artikkel I (b). I de nyere Hamburgreglene er også andre transportdokumenter godtatt. Artikkel I (6) definerer kontrakt om sjøtransport som en hvilken som helst kontrakt hvor transportøren mot betaling transporterer gods ombord et skip fra en havn til en annen.

Hovedformålet med Haag- og Haag- Visby- reglene og Hamburg- reglene er å gi senderen (vareeierne) en minimumsbeskyttelse. Reglene må derfor være preceptorisk til fordel for sender, se sjøloven § 254 første ledd. Hvis de ikke er tvingende vil transportøren, som den overlegne part i avtaleforhandlingene, sørge for å beskytte seg selv mot ansvar i størst mulig grad. Reglene må regnes som et kompromiss. De gir vareeierne flere rettigheter enn de ville ha fått hvis transportørene kunne sette de vilkår de ville. Men samtidig fritar de transportørene for ansvar i en rekke tilfeller samtidig som de begrenser deres eventuelle ansvar.

Det faktum at det eksisterer forskjellige regelsett skaper en uoversiktlig og komplisert situasjon. Det er ikke et regelverk som gjelder sjøtransport, men tre. Norge har ratifisert alle de tre konvensjonene, men enkelte land har bare ratifisert en eller to av disse. Jeg vil holde meg til det norske regelverket når jeg behandler konnossementet og sjøfraktbrevet, men som det fremgår av det som er sagt ovenfor bygger norsk rett i stor grad på de internasjonale konvensjoner som finnes på området. Jeg vil derfor av og til henvise til disse for å illustrere et poeng.

### **3. Konnossement (Bill of Lading).**

#### **3.1. Introduksjon.**

Jeg skal først gi en innføring i hvilke problemer som typisk oppstår ved kjøp hvor selger og kjøper befinner seg på forskjellige steder.

Deretter vil jeg vise hvordan konnossementet fungerer som et verktøy eller hjelpemiddel for å overkomme disse problemene.

Ved gjennomføringen av et salg er ikke selgeren interessert i å gi kunden varen før han har fått betaling, med mindre han har gitt kreditt. Kunden på den andre siden er ikke interessert i å betale før han har fått varen, med mindre han har gått med på å betale på forskudd.

I norsk rett har vi et prinsipp om ytelse mot ytelse<sup>10</sup>. Dette prinsippet går ut på en samtidig utveksling av kjøpesummen og salgsgjenstanden.

I internasjonal handel er det vanskelig å bruke prinsippet om ytelse mot ytelse da selger og kjøper kanskje befinner seg på hver sin side av jordkloden, og det eneste som skal forflytte seg er salgsvaren. For å få gjennomført salget må da varen transporteres fra selger til kjøper. Transporten foretas i de fleste tilfeller av en uavhengig tredjepart, transportøren.

Det er forskjellige måter et slikt salg kan gjennomføres på.

Selger kan gi kjøper kreditt. Det avtales for eksempel at eiendomsretten til godset skal gå over til kjøper ved overlevering til transportøren, mens selger ikke skal få betaling før kjøper får godset i sin besittelse<sup>11</sup>. Dette kan imidlertid være risikabelt for selgeren. Ved å overføre rådigheten og eiendomsretten til godset har han ingen sikkerhet for sitt krav på kjøpesummen.

En annen mulighet er at selgeren beholder rådigheten og eiendomsretten under transporten, og at utlevering av godset kun skjer mot betaling til for eksempel transportøren<sup>12</sup>. Selgeren er da sikret at kjøper ikke får godset uten at han får betaling av kjøpesummen.

---

<sup>10</sup> Se lov om kjøp av 13. mai 1988 nr. 27 (kjøpsloven) § 10.

<sup>11</sup> Se kjøpsloven § 7 annet ledd første punktum og § 10 første ledd.

<sup>12</sup> Se kjøpsloven § 10 annet ledd.

Selger får imidlertid et problem hvis kjøper hever kjøpet mens godset er underveis. Han må da finne en annen kjøper til godset, og helst på stedet hvor godset er på vei. Det kan være vanskelig å finne en kjøper som er villig til å kjøpe godset uten å ha sett det og som bare har selgerens opplysninger å forholde seg til. Selgeren må kanskje vente til godset kommer frem før han kan få solgt det. Det kan også da være vanskelig å få solgt godset. Selger befinner seg jo på andre siden av jordkloden og det er ikke sikkert at han har noen som kan gjennomføre salget for seg der.

Det er ikke bare den praktiske gjennomføringen som kan være vanskelig.

Finansieringen av slike internasjonale kjøp kan også by på problemer.

Det er mulig at selger hverken vil eller kan gi kreditt, selv om han har sikkerhet i salgsvaren. Godset kommer kanskje ikke frem til kjøperen på flere uker, mens selger trenger kjøpesummen så snart godset er sendt.

Kjøper på den andre siden vil ikke betale før han er sikker på at han vil få godset.

Forretningsverdenen har utviklet en rekke instrumenter for å løse disse problemene ved internasjonal handel<sup>13</sup>. Et av disse instrumentene, og kanskje det viktigste av dem alle er konnossementet.

Konnossementet har en rekke funksjoner, jeg skal i det følgende kort presentere disse for å vise hvordan de bidrar til å løse problemene som oppstår i internasjonal handel.

I norsk rett er konnossementet regulert i sjøloven §§ 292 til 307.

Sjølovens § 292 angir hva som forstås med ”konnossement”.

Et konnossement er et dokument som inneholder:

- en konstatering om at gods er mottatt;
- et løfte om å transportere godset til det avtalte bestemmelsesstedet;
- et løfte om å levere godset på bestemmelsesstedet i bytte for dokumentet.

Konnossementet ble tatt i bruk rundt det 14. århundre. Det fungerte da som en ikke-omsettelig kvittering for den mottatte lasten, og det ble utstedt av skipseieren.

Konnossementet inneholdt erklæringer om hva slags last det dreide seg om, samt hvor mye det var og hvilken stand det var i. Denne kvitterings- og bevisfunksjonen er fortsatt en av

---

<sup>13</sup> Kjøpsloven § 87 definerer ”internasjonalt kjøp” som kjøp inngått mellom parter som har sitt forretningssted i ulike stater.

konnossementets sentrale funksjoner. I sjøloven § 292 første ledd nr. 1 står det at konnossementet er bevis for at transportøren har mottatt eller lastet godset. Sammenholdt med § 299 flg. innebærer dette at dersom transportøren leverer et mindre kvantum enn det som er angitt i konnossementet, eller godset er i en annen tilstand enn det som fremkommer der, er konnossementet bevis for at tapet eller skaden skjedde under transport.

Senere ble også kontraktsvilkårene for transporten inkorporert i konnossementet. I dag finner vi stort sett vilkårene printet på de forskjellige standardkonnossementenes bakside. Konnossementet blir beskrevet som bevis for transportkontraktens vilkår<sup>14</sup>. Grunnen til at det normalt ikke regnes som selve kontrakten er at denne vanligvis blir inngått før konnossementet blir utstedt. Konnossementet blir tidligst utstedt når godset blir overgitt til transportøren<sup>15</sup>. Og før sender dukker opp på kaia med godset har han i de fleste tilfelle vært i kontakt med transportøren for å sjekke om han har mulighet for å transportere godset.

Ved det 18. århundre fikk konnossementet sin tredje funksjon. Denne funksjonen kom som et resultat av et behov for å kunne selge lasten mens den fortsatt var under transport. Som nevnt ovenfor kan det være vanskelig å selge lasten mens den er under transport.

Gods som det er utstedt konnossement for kan kun utleveres av transportøren mot overgivelse av dette<sup>16</sup>. Den som har konnossementet er derfor sikret å få godset utlevert. Denne personen vil derfor også ha kontroll over godset under transporten. Konnossementet kan altså regnes som et atkomsdokument (Document of Title).

Dette har som følge at kjøperen kan betale kjøpesummen i bytte for konnossementet da det vil sikre ham utlevering av godset. Motsatt kan selgeren sende godset uten å bekymre seg for at kjøper skal få hånd om det uten å betale. Så lenge han beholder konnossementet er det han som kontrollerer godset.

Konnossementet kan også overføre eiendomsretten til godset, hvis dette er partenes intensjon.

Konnossementet beskytter altså selger og kjøper mot enkelte kontraktsbrudd fra den andre parten. Det sikrer selgeren kjøpssummen, mens kjøper er sikret utlevering.

---

<sup>14</sup> Se sjøloven § 292 første ledd nr 1.

<sup>15</sup> Se sjøloven § 294 første ledd.

<sup>16</sup> Se sjøloven § 292 første ledd nr. 2.

Konnossementet har en verdi i seg selv ved at det fungerer som ”nøkkelen” til godset. I tillegg er reglene om konnossementet utarbeidet slik at en tredjeperson som stoler på opplysningene i konnossementet er beskyttet hvis de viser seg å ikke stemme<sup>17</sup>. Tilsammen betyr dette at hvis en tredjeperson, altså en person som ikke er senderen (selgeren) eller transportøren, kjøper et konnossement er han sikret å få godset utlevert, tillegg får han et bevis for at godset faktisk er som angitt i konnossementet.

Det er imidlertid en fare for at kjøper ikke betaler for å få overgitt konnossementet.

Dette problemet løses imidlertid av rembursreglene (letter of credit).

Remburs er en bankgaranti som benyttes for å betale varer ved internasjonale kjøp<sup>18</sup>.

Ved remburs tar kjøper kontakt med en bank og gir den i oppdrag å betale kjøpesummen til selger, mot at selgeren overleverer konnossementet (og eventuelle andre dokumenter) til banken. Når banken betaler selgeren gir den samtidig kreditt til kjøperen. Sikkerhet for dette kravet har banken i konnossementet. Det er jo den som har konnossementet i hende som har krav på å få godset utlevert.

Et konnossement har altså tre funksjoner.

Konnossementet fungerer som kvittering for godset, det er et bevis for at avtale om transport er inngått og det er et atkomstdokument.

Jeg skal nå analysere reglene om konnossementet og dets funksjoner nærmere for å prøve å vise hvordan og hvorfor det benyttes. Samtidig vil jeg vise årsaken til at aktørene i forretningsverdenen prøver å begrense bruken av det.

### **3.2. Konnossementets funksjoner.**

Jeg skal i det følgende redegjøre for konnossementets funksjoner hver for seg.

#### **3.2.1. Kvittering for at varene er sendt.**

Sjøloven § 292 første ledd nr. 1 regnes som konnossementets kvitteringsfunksjon. Denne bestemmelsen sier at konnossementet er bevis for at transportøren har mottatt eller lastet

---

<sup>17</sup> Disse reglene finner vi i sjøloven §§ 298- 301, og de vil bli behandlet under punkt 3.2.1.

<sup>18</sup> Dette behandles under punkt 3.2.3.

godset. Konnossementet tjener som bevis for at en viss mengde gods er sendt i en viss tilstand, jfr. § 299. I tillegg finnes det regler som gjør at informasjonen som er inntatt i konnossementet blir ekstra pålitelig for en tredjeperson.

Konnossementet inneholder mye informasjon både om godset det er utstedt for og om selve transporten. På konnossementets forside<sup>19</sup> er det linjer eller bokser hvor det skal fylles inn informasjon om godset som skal dekkes av det, samt annen informasjon om transporten. Navnet på transportør, sender og mottager samt laste- og lossehavn oppgis normalt.

I sjøloven § 296 finnes det regler om hva et konnossement skal inneholde. I første ledd er det listet opp tretten punkter som et konnossement skal inneholde. Dette er i overensstemmelse med Hamburg- reglens krav til konnossementets innhold.

Nr. 1 dreier seg om hva slags gods som skal transporteres og hvor mye det er. Det kreves mer enn kun en generell angivelse. Hvis det er fisk som skal transporteres må det angis hva slags fisk det er, for eksempel laks. Er det maskiner, biler, elektriske produkter eller lignende som skal sendes må fabrikat, modell og serie- eller produktionsnummer oppgis.

Det må være mulig å finne ut hva slags produkt det er ved å lese informasjonen i konnossementet. Dreier det seg om gods med farlige egenskaper må dette også komme frem i konnossementet. Sjøloven § 257 har ytterligere bestemmelser om farlig gods.

For at transportøren skal kunne skille mellom forskjellig gods er det nødvendig å merke godset slik at det kan identifiseres. Slike identitetsmerker må fremgå av konnossementet.

I sjøloven av 1893 § 152 nr. 2 var det en forutsetning:

1. at identitetsmerkene skriftlig var oppgitt av avlaster før lastingen begynte (slik at transportøren hadde mulighet til å kontrollere etter hvert som lasten kom ombord),
2. at merkene var tydelig anbragt på godset, og
3. at merkene under vanlige forhold måtte forutsettes å være leselige til reises slutt.

Dette må antas å fortsatt gjelde<sup>20</sup>.

Nr. 1 har også bestemmelser om at konnossementet skal inneholde kolli- eller stykketall (for eksempel 1 container eller 100 esker) og godsets vekt *eller* mengde uttrykt på annen måte (for eksempel 100 liter olje eller 100 meter kabal). Dette er i overensstemmelse med

---

<sup>19</sup> De fleste standardkonnossementene har plass til å fylle inn informasjon om transporten på side 1 (forsiden) og transportørens standardvilkår på side 2 (baksiden). Standardkonnossementet "Conlinebill" har imidlertid standardvilkårene på side 2 og informasjonen om transporten på side 2.

<sup>20</sup> Falkanger s. 285.

Hamburg- reglene artikkel 15 nr. 1 bokstav a. Det holder altså ikke å kun oppgi antall eller kun vekt. Haag- Visby- reglene krever bare angivelse av en av de overforstående. Det vil altså være tilstrekkelig hvis konnossementet bare sier at det er utstedt for 100 esker. Det kan være nærmest umulig å oppfylle kravet i sjøloven i enkelte tilfeller. Sjøloven har en bestemmelse i § 297 som sier at selv om enkelte krav etter § 296 mangler er det fortsatt et konnossement hvis kravene i § 292 første ledd er oppfylt. Dette betyr at dokumentet fortsatt regnes som et konnossement selv om det for eksempel bare oppgir mengden.

Nr. 2 har et krav om at konnossementet skal inneholde opplysning om godsets og pakningens synlige tilstand. Dette oppfylles vanligvis med uttrykk som ”i tilsynelatende god tilstand”<sup>21</sup>, hvis transportøren finner godset å være i god stand. Er det synlige skader eller andre forhold som kan være av betydning for mottakeren, må transportøren la dette komme til uttrykk på konnossementet. Det kan foreksempel være at striesekkene som inneholder korn er våte, eller at pappesker med datautstyr har bulker og hull. Disse eksemplene demonstrerer tilfeller hvor det er stor sannsynlighet for at godset er skadet, og det er forhold som mottakeren uten tvil vil vite om.

Det er avlaster som gir transportøren informasjonen om godset, se nr. 1 *in fine*.

Transportøren har imidlertid en undersøkelsesplikt etter § 298. Spørsmålet er hvor langt denne undersøkelsesplikten går. Jeg kommer tilbake til denne undersøkelsesplikten når jeg behandler ansvarsreglene for transportøren.

De neste punktene går på identifisering av partene. Nr. 3 krever at transportørens navn og hovedforretningssted skal oppgis i konnossementet. Avlaster og mottakers navn skal også oppgis, se nr. 4 og 5. Mottakers navn kan dog bare oppgis hvis avlaster har oppgitt en mottaker.

Konnossementet skal opplyse om hvilken lastehavnen som er avtalt i transportavtalen og hvilken dag transportøren mottok godset der, se nr. 6. Nr. 7 sier at lossehavnen etter transportavtalen skal oppgis, og hvis dato for utlevering fremgår av avtalen skal denne inntas i konnossementet.

Konnossement blir gjerne utstedt i flere eksemplarer, normalt i tre originaler. Dette henger visstnok igjen fra gammelt av da postgangen var upålitelig, og ved å sende flere eksemplarer var man sikker på at iallefall et eksmplar kom frem. Nr. 8 har derfor en bestemmelse om at antall eksemplarer må oppgis.

Det skal opplyses om hvor konnossementet er utstedt etter nr. 9.

---

<sup>21</sup> Det engelske uttrykket er: ”in apparent good order and condition”.



Nr. 10 bestemmer at fraktens størrelse skal oppgis hvis den skal betales av mottakeren, eller en opplysning om at frakten skal betales av mottakeren. Det er altså ikke nødvendig å oppgi beløpet i konnossementet. ”De øvrige vilkår for transport og utlevering av godset” må også fremgå. Dette tilfredsstilles normalt gjennom konnossementets standardvilkår som man finner på baksiden.

Nr. 11 sier at konnossementet skal gi opplysning om det hvis transporten er undergitt konvensjonen og viser til § 254 tredje ledd. Med konvensjonen menes Haag- Visby-reglene.

Konnossementet må opplyse om transportøren skal eller kan transportere godset på dekk, se nr. 12.

Nr. 13 dreier seg om kollobegrensningen. Bestemmelsen sier at hvis en høyere ansvarsgrense er avtalt av partene må denne fremgå av konnossementet.

I § 296 andre ledd finnes det opplysninger som skal inntas i dokumentet hvis det dreier seg om et ombordkonnossement. Da må skipets navn og nasjonalitet oppgis, samt stedet for lasting og dagen da lastingen ble avsluttet.

Man skiller altså mellom mottakskonnossement (received for shipment) og ombordkonnossement (shipped on board), se sjøloven § 294. Førstnevnte innebærer at godset er mottatt av bortfrakter (transportøren), mens ombordkonnossement utstedes når godset er lastet ombord i skipet. Et mottakskonnossement er bevis for i hvilken tilstand godset var i og hvor mye det var når det ble *mottatt* av transportøren, mens et ombordkonnossement er bevis for godsets mengde og tilstand når det ble *lastet* ombord, se sjøloven § 299.

Tredje ledd krever at konnossementet må være underskrevet av transportøren eller noen på hans vegne. Det er vanligvis skipets kaptein som skriver under på konnossementene.

Jeg har nå redegjort for alle opplysninger som skal inntas i konnossementet. Det neste blir å redegjøre for hvilken betydning eller effekt disse opplysningene har.

Det er viktig for både sender og transportør å ha bevis for hva som ble sendt og i hvilken tilstand det da befant seg i, og det er dette konnossementet sørger for.

Sjøloven § 299 første ledd sier at konnossementet gjelder som bevis for at transportøren har mottatt eller lastet godset slik det er angitt i konnossementet.

Når godset kommer frem til sitt bestemmelsessted kan både dets mengde og tilstand sammenlignes med beskrivelsen i konnossementet. Hvis det er avvik er det mye som taler for at den eventuelle skaden har skjedd under sjøtransporten og dermed blir transportøren

ansvarlig. I konnossementet står det for eksempel at godset var i god tilstand ved utreise, men når det kommer frem til lossehavnen er striesekkene med korn gjennomvåte og kornet er ødelagt. Mottaker kan da fremlegge konnossementet som bevis for at kornet ble skadet (vått) under transporten, jfr. sjøloven § 299 første ledd. Er sender og mottaker samme person fremgår det av § 299 første ledd første punktum *in fine* at transportøren kan bevise, ved hjelp av andre bevis, at opplysningene i konnossementet er uriktige, og at godset allerede var skadet når han fikk hånd om det.

Lovgiver har funnet den tredjeperson som innretter seg i tillit til konnossementets opplysninger beskyttelsesverdig. Sjøloven § 299 tredje ledd sier at det ikke kan føres motbevis mot den tredjeperson som har stolt på riktigheten av opplysningene i konnossementet og fått det overført til seg mot betaling<sup>22</sup>. Dette betyr at transportøren ikke får mulighet til å bevise at opplysningene i konnossementet er uriktige overfor denne personen.

Overfor sender er konnossementet ”prima facie” bevis, det vil si at det som står i konnossementet kan motbevises. Overfor en godtroende tredjeperson er konnossementet derimot ”conclusive” bevis, det som står i konnossementet kan altså ikke motbevises.

Virkningen av denne bevisregelen blir at differansen mellom konnossementets beskrivelse og tilstanden ved utleveringen regnes som transportskade uten hensyn til om skade eller tap faktisk oppstod under transporten. At uriktig beskrivelse på dette vis behandles som en transportskade, er grunnen til at ansvaret for uriktig beskrivelse karakteriseres som et ”fingert transportansvar”.

Sjøloven § 300 første ledd bestemmer at transportøren er ansvarlig hvis denne tredjepersonen, som stolte på at opplysningene i konnossementet var riktige, lider tap. Vilkåret er at tredjepersonen er i god tro. Bestemmelsen beskytter bare den tredjemann som har innløst dokumentet (kjøpt det) i tillit til dets opplysninger. Transportøren blir imidlertid bare ansvarlig når han har sett eller burde ha sett:

- at en opplysning objektivt var uriktig, og
- at dette var egnet til å villeden en tredjemann som skal ta standpunkt til om konnossementet skal innløses.

---

<sup>22</sup> Haag- Visby- reglene har en likelydende regel i artikkel III (4). Bestemmelsen sier at bevis for at gods ikke er som beskrevet i konnossementet ikke kan føres når konnossementet er overført til en tredjeperson som er i god tro. Hamburg- reglene artikkel 16 (3) har en litt annen ordlyd enn Haag- Visby- reglene, denne sier at en tredjemann må ha vært i god tro om opplysningene i konnossementet, og kun forholdt seg til det som sto der.

Av det som er sagt ovenfor følger at beskrivelsen av godset i konnossementet er tillagt stor betydning. Transportøren er i stor grad ansvarlig for opplysningene i konnossementet, og i enkelte tilfelle kan ikke disse opplysningene motbevise. Det er derfor viktig for ham at opplysningene som inntas i konnossementet er riktige.

Som nevnt ovenfor har transportøren en undersøkelsesplikt. Etter § 298 er undersøkelsesplikten bare knyttet til opplysningene etter § 296 første ledd nr. 1.

Transportøren må imidlertid også gjøre seg opp en mening om godsets og pakningens tilstand på egen hånd. Det står i § 296 nr.2 at konnossementet skal inneholde opplysning om godset og pakningens *synlige* tilstand. I NOU 1993:36 side 47 står det at transportøren har ”plikt til i rimelig utstrekning å undersøke godset”. Dette betyr at transportøren skal undersøke hva slags gods det dreier seg, hvor mye det dreier seg om og i hvilken synlige tilstand det befinner seg i, jfr. § 296 nr. 1 og 2.

Det er imidlertid grenser for hva man kan forlange av transportøren.

Enhver vil forstå at det er en mangel hvis striesekkene som inneholder korn er våte, og at det er et forhold som en mottaker av korn vil gjøres oppmerksom på. Skulle transportøren ikke anmerke dette på konnossementet kan han ikke sies å ha oppfylt sin undersøkelsesplikt. Ofte vil imidlertid skipet transportere gods som transportøren ikke har noe kunnskap om. Det vil da være nærmest umulig for transportøren å si noe om godsets tilstand. Han er for eksempel usikker på om et forhold ved lasten har noen betydning for kvaliteten. Dette kan illustreres ved transport av tømmer. Transportøren ser for eksempel at tømmeret er dekket av sopp, han vil påføre dette på konnossementet, men blir overbevist av sender at det er slik dette tømmeret er og gjør ingen anmerkning på konnossementet. I Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (ND) 1937.23 Gulating TORSOL krevet man ikke at transportøren (her representert ved kapteinen) skulle forstå at fuktig salt var en mangel. Transportøren skal ta forbehold hvis han har rimelig grunn til å tvile på om opplysningene er riktige, eller hvis han ikke har hatt mulighet til å undersøke om de er riktige, se sjøloven § 298 annet punktum. Dette er altså en plikt for transportøren, jfr. ”skal”. Ofte vil imidlertid transportøren ta forbehold for å beskytte seg mot ansvar. § 299 første ledd sier at et konnossement er bevis for at transportøren har mottatt eller lastet godset slik det er angitt i konnossementet, hvis ikke det er tatt forbehold. Et slikt forbehold som fremgår av konnossementet kan også fritas for ansvar overfor en tredjeperson. En tredjeperson kan ikke være i god tro med hensyn til riktigheten av opplysningene i konnossementet, når det også gir uttrykk for et forbehold for lastens tilstand, mengde el. fra transportøren, jfr. § 299 tredje ledd.

Hvis transportøren ikke har mulighet til å undersøke riktigheten av opplysningene, godset er for eksempel inne i en forseglet container, eller har rimelig grunn til å tvile på om opplysningene er riktige, skal han altså ta forbehold om dette i konnossementet, jfr. sjøloven § 298 annet punktum.

I dag blir ofte gods fraktet i containere. Disse blir i de fleste tilfelle pakket av sender uten at transportøren er tilstede. Transportøren har heller ingen mulighet til å sjekke hva containeren inneholder når den lastes ombord i skipet. Containeren vil være forseglet av sender eller tollmyndighetene, og transportøren kan ikke bryte denne forseglingen. En transportør vil derfor normalt kunne anføre i konnossementet at containeren er "said to contain" ("skal inneholde") eller lignende, og at godset var i tilsynelatende god tilstand hvor containeren virket å være i orden fra utsiden ta forbehold<sup>23</sup>. Konnossementet er da imidlertid ikke noe bevis for hva som faktisk er inne i containeren eller at det er i god tilstand. I ND 1948.101 SØHA FREMAD godtok retten at konnossementet sa "said to be" når transportøren ikke hadde hatt noen mulighet til å sjekke vekten.

Eventuell skade som sender mener ble påført godset under transport må han da bevises ved hjelp av andre bevis enn konnossementet.

Dette gjelder ikke bare for containere. Hvis eskene ser ut til å være i orden er dette nok til at transportøren kan utstede et rent konnossement, § 296 nr. 2 omhandler kun den synlige tilstanden. Den indre tilstanden vet transportøren ikke noe om, og konnossementet er heller ikke noe bevis i denne sammenheng. Sender eller mottaker må derfor finne et annet bevis hvis han mener at transportøren er ansvarlig for skade som ikke syntes fra utsiden.

Vitneutsagn fra de som pakket godset om at det ikke var skadet kan for eksempel være bevis for at skaden skjedde under transport.

Det er i mange tilfeller vanskelig eller umulig for transportøren å bedømme godsets tilstand. Styrtegods som olje, blir for eksempel pumpet rett ombord i skipet fra tankbilen uten at transportøren har noen mulighet til å se og bedømme om alt virket i orden det. Transportøren skal i disse tilfellene ta forbehold i konnossementet, slik at en tredjeperson som kun har forholdt seg til konnossementet blir gjort kjent med dette. Forbeholdet skal være så spesifisert som mulig, men det godtas at konnossement utstedt for konnossement inneholder et generelt forbehold om hva den inneholder<sup>24</sup>.

---

<sup>23</sup> Jfr. Grönfors Sjölagens bestämmelser om godsbefordran (1982) side 290.

<sup>24</sup> Konnossementet vil gi uttrykk for at containeren er "said to contain" eller lignende.

Transportøren kan og skal altså ta forbehold for enkelte opplysninger i konnossementet. En sender er på den andre siden ivrig etter å få et ”rent” konnossement. Det vil si et konnossement hvor transportøren ikke har tatt noen forbehold om godset<sup>25</sup>. Et ”rent” konnossement er definert i UCP 500 som et transportdokument som ikke har noen klausul eller påtegning som uttrykkelig sier at godset eller pakningen er i mangelfull tilstand. Transportøren skal ikke blindt stole på senders informasjon, og er det forhold han er usikker på skal han føre dette på konnossementet. Ofte oppstår det uenighet mellom sender og transportøren om godsets tilstand eller mengde osv. Dette er en følge av interessekonflikten mellom sender og transportøre. Transportøren vil ta forbehold for å unngå ansvar, senderen er på den andre siden opptatt av at konnossement er ”rent”. Det er flere grunner til at senderen ønsker et rent konnossement. For det første er det ikke mange som er interessert i å kjøpe et konnossement som har en erklæring om at godset har skader eller at det er omstendigheter som indikerer at godset ikke er i orden. For det annet har ikke sender oppfylt sin kontraktsforpliktelse hvis han overgir et slikt konnossement til kjøper eller en bank ved remburs. Både kjøperen og banken kan derfor avvise det. Transportøren kan i tilfeller hvor han er usikker på om opplysningene i konnossementet stemmer med hvordan godset faktisk er få sender til å gi ham en idemnitetserklæring<sup>26</sup>. Skulle det i ettertid vise seg at konnossementet skulle vært ”klausert”, vil mottakeren av godset kunne holde transportøren ansvarlig etter §§ 299 og 300. Transportøren vil imidlertid kunne holde sender ansvarlig etter reglene i § 300 eller på grunnlag av idemnitetserklæringen. Hvis transportøren har utstedt et rent konnossement til tross for at han visste at godset hadde mangler eller lignende, kan han ikke påberope seg idemnitetserklæringen for en domstol. Dette følger av § 301 annet ledd. Resultatet er at uansett hvem som til slutt blir ansvarlig, kan en tredjeperson stole på opplysningene i konnossementet. Dette gjør konnossementet attraktivt i internasjonal handel. En tredjeperson som kjøper et konnossement er altså sikret at godset er i overensstemmelse med beskrivelsen i konnossementet, og skulle det ikke være det kan han holde transportøren ansvarlig for et eventuelt tap uten å måtte bevise når skaden er skjedd.

**3.2.2. Bevis for at avtale om sjøtransport er inngått.**

---

<sup>25</sup> Jfr. sjøloven § 298 andre punktum.

<sup>26</sup> Indemnitetserklæring betyr her at sender lover å holde transportøren skadesløs ved et eventuelt krav fra mottaker.

På baksiden til stort sett alle konnossement finnes transportørens standardvilkårvilkår. I sjøloven § 292 første ledd nr. 1 står det at konnossementet er bevis for en avtale om sjøtransport. Det er allment akseptert at konnossementet kan være bevis for avtalens vilkår, men det er vanligvis ikke regnet som selve avtalen. Dette er en følge av at konnossementet stort sett alltid blir utstedt i etterkant. Før et konnossement blir utstedt vil det normalt eksistere et kontraktsforhold mellom den som skal sende godset (senderen) og den som skal transportere godset (transportøren). Først kontakter sender transportøren for å forhøre seg om både pris og vilkår. Deretter vil de enten inngå en avtale om befordring eller ikke. Ofte får partenes avtale et skriftlig utforming i form av en "booking note". Men en muntlig avtale er like bindende som en skriftlig så det er ikke nødvendig å ha noe skriftlig. Det er selvfølgelig ønskelig av bevismessige grunner, men det er ikke et vilkår for avtalens gyldighet.

Hvis vilkårene i konnossementet ikke er i overensstemmelse med kontrakten, og sender kan bevise dette, må transportøren holde seg til vilkårene som ble avtalt forutfor utstedelsen av konnossementet. I "The Ardennes"<sup>27</sup> fikk sender et muntlig løfte av en av agentene for transportøren at skipet skulle seile direkte til London. I konnossementet var det likevel en klausul som ga transportøren rett til å gå innom havner som var på vei til London. Og skipet stoppet i Antwerpen, en mellomliggende havn, i stedet for å gå direkte til London. Retten fant at transportøren var bundet av det muntlige løfte som var gitt av en av sine agenter. Det var altså et brudd på transportkontrakten å stoppe i Antwerpen selv om det var en klausul i konnossementet som ga rett til å stoppe ved havner som lå i mellom laste- og lossehavn.

Når konnossementet blir overført til en tredjeperson blir det annerledes. Sjøloven § 292 tredje ledd sier at konnossementet bestemmer vilkårene for transporten og utleveringen av godset i forholdet mellom transportøren og en annen innehaver av konnossementet enn senderen. Bestemmelser i transportavtalen som ikke er tatt inn i konnossementet, kan ikke gjøres gjeldende overfor en slik innehaver, med mindre konnossementet viser til dem. Denne bestemmelsen skal også beskytte en godtroende erverver av konnossementet. Han skal kun måtte behøve å forholde seg til det som står i konnossementet.

### **3.2.3. Konnossementet som et atkomstdokument (Document of title).**

---

<sup>27</sup> Dette er en sak fra England. Ardennes (eiere av godset) v Ardennes (eiere) [1951] 1 KB 55; [1950] 2 All ER 517; 84 LILR 340.

Gods som det er utstedt konnossement for skal bare utleveres mot samtidig overlevering av dokumentet, jfr. sjøloven § 292 første ledd nr. 2. Konnossementet gir altså uttrykk for retten til å få godset overgitt. Av denne grunn kan konnossementet betegnes som et atkomstdokument eller et hjemmelsbrev<sup>28</sup>.

Jeg skal vise til en engelsk dom for å illustrere hva som menes med at konnossementet kan regnes som et atkomstdokument<sup>29</sup>. I ”The Delfini”<sup>30</sup> forklarte Mustill LJ hva ”document of title” innebærer i sammenheng med konnossement.

”it does not in this context bear its ordinary meaning. It signifies that in addition to its other characteristics as a receipt for the goods and as evidence of the contract of carriage between shipper and shipowner, the bill of lading fulfils two distinct functions. 1. It is a symbol of constructive possession of the goods which (unlike many such symbols) can transfer constructive possession by endorsement and transfer: it is a transferable “key to the warehouse”. 2. It is a document which, although not itself capable of directly transferring the property in the goods which it represents, merely by endorsement and delivery, nevertheless is capable of being part of the mechanism by which property is passed.”

Konnossementet er altså et substitutt eller et symbol for faktisk rådighet over godset. Det kan derfor brukes til å overføre både rådighet og eiendomsrett.

For å kunne overføre rådighet må konnossementet kunne overføres, og det er allment akseptert at et konnossement kan overdras (negotiable).

Et konnossement regnes som et ordrekonnossement med mindre det er tatt forbehold i dokumentet, jfr. § 292 andre ledd annet punktum. Det vil si at konnossementet kan overdras så lenge det ikke fremgår av konnossementet at det ikke skal kunne overdras.

For å få utlevert gods som det er utstedt konnossement for, må konnossementet tilbakeleveres til transportøren, se sjøloven § 292 første ledd nr. 2 og § 304. Transportørens plikt er å utlevere godset til den personen som kan prestere et originalt konnossement. Konnossementet fungerer som ”the key to the floating warehouse”.

I tillegg må den personen som overgir det fremstå som berettiget på grunnlag av konnossementet, jfr. sjøloven § 302. Konnossementet kan angi som mottager den personen som krever utlevering (§ 302 første ledd første alternativ) eller den som etter en

---

<sup>28</sup> Et atkomstdokument eller et hjemmelsbrev er et dokument som gir den som besitter det rett til å disponere over eiendom eller ting.

<sup>29</sup> Engelsk rett gir i likhet med sjøloven uttrykk for reglene i Haag- Visby-reglene, en engelsk dom er derfor relevant.

<sup>30</sup> Enichem Anic S.p.A. versus Ampelos Shipping Co. Ltd [1990] 1 Lloyd’s Rep. 252.

sammenhengende rekke av transporterklæringer er berettiget (annet alternativ). Et konnossement kan overdras ”in blanco”, dette innebærer at erververen ikke navngis, det vil derfor være tilstrekkelig for å kreve utlevering å ha konnossementet i hende. Transporterklæringerne kan påføres konnossementet eller på et eget dokument.

Konnossementet blir utstedt i flere originaler, vanligvis tre. Dette kan skape problemer for transportøren. Sjøloven bestemmer at det er nok å prestere ett original eksemplar for å kunne kreve utlevering, jfr. § 302 annet ledd. Hvis det er forskjellige mottakere som krever utlevering på grunnlag av forskjellige eksemplarer av konnossementet skal transportøren oppbevare godset for rette mottakers regning, jfr. § 303. Hvem som er rette mottaker avgjøres av en domstol.

Det er et kontraktsvilkår at utlevering av godset kun skal skje mot overlevering av konnossementet, dette beskytter den som besitter konnossementet. Ved å levere til den som besitter konnossementet blir transportøren fri videre forpliktelser. Skulle derimot transportøren se bort i fra plikten til kun å utlevere mot overgivelse av konnossementet er det et vesentlig kontraktsbrudd. Transportøren gjør dette på eget ansvar. Leverer han til feil person, kan rette vedkommende saksøke ham. En transportør kan bli utsatt for kraftig press fra både sender og mottaker til å utlevere godset uten at konnossementet blir prestert. Han kan imidlertid ikke bli tvunget til å utlevere uten konnossementet. Sender kan gi transportøren et løfte om å holde han skadeløs<sup>31</sup> hvis han leverer uten samtidig overlevering av konnossementet. Men det er opp til transportøren om han vil godta dette. Hvis konnossementet er kommet bort, og transportøren ikke vil utlevere, må derfor mottaker bringe en begjæring om mortifikasjon inn for en domstol, jfr. § 305.

Det er konnossementets funksjon som varerepresentativ som gjør det så attraktivt for partene i en internasjonal salgstransaksjon.

Sender, vanligvis selgeren, er sikret rådigheten over godset så lenge han har konnossementet i sin besittelse. Denne rådigheten overfører senderen ved å overføre konnossementet. Kjøperen er derfor sikret utlevering av godset når han får konnossementet overført til seg. For å få til en samtidig utveksling av ytelsene, jfr. prinsippet om ytelse mot ytelse i kjøpsloven § 10, benytter partene seg gjerne av en bank.

---

<sup>31</sup> En indemnitetserklæring eller ”letter of indemnity”.



Dette gjøres ved at banken stiller remburs (Letter of Credit), dette er en bankgaranti som brukes ved betaling av varer i internasjonal handel.

I hovedtrekk går remburs ut på at kjøper instruerer en bank til å betale kjøpesummen i bytte for visse dokumenter med et spesifisert innhold. Hvilke dokumenter det dreier seg om vil avhenge av partenes avtale og hvilket innhold de skal ha avhenger av kjøpers instruksjoner. Et av disse dokumentene vil være konnossementet.

ICC (International Chamber of Commerce) har utarbeidet et sett regler for bruk av remburs. Den versjonen som nå er i bruk er UCP 500 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits of the International Chamber of Commerce). Dette er imidlertid et privat regelsett og for at det skal komme til anvendelse må det avtales av partene.

Et konnossement må være identisk med vilkårene angitt i rembursen for at banken skal betale. Beskrivelsen av godset i konnossementet blir derfor viktig. Det er ut i fra denne beskrivelsen banken skal avgjøre om godset er kontraktsmessig. Banken forholder seg kun til dokumentene, og det er likegyldig for den om varen faktisk er slik partene har avtalt.

Det faktum at konnossementet skal være identisk med det som er angitt i rembursavtalen blir tolket svært strengt. Det er en dansk sak<sup>32</sup> som gjerne brukes for å vise hvor strengt dette skal tolkes. Saken gjaldt et konnossementet som skulle inneholde "håkjerringkjøtt", banken innløste selv om konnossementet var for "håkjerringfisk". Kjøper hevdet at det var mislighold fra bankens side. Sør- og Handelsretten ga kjøper medhold. Høyesterett kom til et annet resultat, men det var på grunn av at banken tidligere hadde innløst i like tilfeller uten protest fra kjøper. Det var altså ikke noe galt med den strenge tolkningen.

Reglene som knytter seg til en rembursavtale har i høy grad preget utviklingen av reglene om konnossementet. Ved remburs er det som nevnt kun det som står i konnossementet som interesserer banken. Lovgiver har valgt å tillegge denne informasjonen særlig vekt. Som behandlet under punkt 3.2.1 er det knyttet ansvar til opplysningene som fremgår av konnossementet, jfr. § 299 og § 300.

En remburs kan være gjenkallelig (revocable) eller ugjenkallelig (irrevocable). Er rembursen ugjenkallelig betyr dette at banken skal betale selgeren, selv om kjøperen gjør innsigelser, hvis dokumentene er i orden. Konnossementet gir banken en mulighet til å sjekke på et tidlig stadium at selger har gjort det han skal. For banken er konnossementets

---

<sup>32</sup> Denne saken er omtalt i Falkanger s. 235 og i Gorton, Rembursrätt (Stockholm 1980) s. 255.

funksjon som omsettelig atkomstdokument spesielt viktig. Dette gir banken en sikkerhet. Skulle kjøper ikke betale kan banken ta kontroll over godset gjennom konnossementet og bruke det til å begrense sitt tap. Konnossementet gir kjøper rett til å kreve utlevering av godset, samtidig gir bevisreglene grunn til å stole på det som står der om godsets mengde og tilstand.

Kjøper kan også selge godset mens det er under transport ved å overføre konnossementet. Det gir begge parter anledning til å reise kreditt ved hjelp av dokumentet.

Det faktum at konnossementet må overleveres har i de senere år skapt praktiske problemer. Skipene er blitt raskere og raskere med tiden, dette har ført til at godset ofte når bestemmelsesstedet lenge før konnossementet. Konnossementet har kanskje blitt overført en rekke ganger, og for hver overdragelse skal det sendes til den nye mottakeren. I tillegg kommer det faktum at postgangen enkelte steder i verden er veldig sen. Transportøren vet kanskje ikke hvem han skal levere til, eller når konnossementet vil dukke opp. Han vil ikke utlevere uten konnossementet av frykt for å levere til feil person. Eieren av godset vil på den andre siden ha det utlevert med en gang. Dette skaper til dels store problemer for transportøren. Transportøren kan kanskje ikke vente på at konnossementet dukker opp uten å bli forsinket videre, han må derfor sørge for oppbevaring av godset. Den enkleste løsningen for transportøren er hvis sender eller mottaker gir ham et løfte om å holde ham skadeløs ved et eventuelt krav fra rette eier av godset. Transportøren må da sørge for sikkerhet for at sender eller mottaker kan dekke et slikt eventuelt krav.

Problemet med overlevering av konnossementet kan ha praktiske løsninger.

Konnossementet kan for eksempel overgis til en agent for transportøren som befinner seg på samme sted som konnossementet, og altså ikke på bestemmelsesstedet.

En annen løsning er at senderen gir konnossementet til masteren på skipet med instruksjon om at konnossementet skal leveres til en navngitt person på bestemmelsesstedet. Det er imidlertid et par ulemper med en slik løsning. Hvis senderen beholder de andre eksemplarene av konnossementet er det ingenting som stopper ham fra å overføre disse til en godtroende tredjemann.

Hvis transportøren da leverer til den som overgir konnossementet etter å ha fått det av ham, kan det være feil person.

### **3.3. Konnossementets fremtid.**

Når man ser reglene som regulerer konnossementet i sammenheng må konnossementet betraktes som et verdipapir.

For det første kan transportøren med befriende virkning utlevere til den som er legitimert etter konnossementet, og han kan forlange at konnossementet blir overlevert, jfr. §§ 302 og 304.

For det annet er innsigelser utsteder måtte ha, og som ikke fremgår av dokumentet, som hovedregel avskåret i forhold til godtroende tredjemann, sjøloven § 292 tredje ledd. Den godtroende erverver beskyttet, se § 307 annet ledd.

Til slutt er en godtroende erverver av dokumentet beskyttet mot konkurrerende rettighetshavere, § 306.

Konnossementets største ulempe er at et originalt konnossement må overleveres til transportøren for å kunne få godset utlevert. Jeg har allerede redegjort for problemene som kan oppstå på grunn av at godset når sitt bestemmelsessted før konnossementet, og hvilke praktiske løsninger som er lansert og tatt i bruk.

Til tross for dette utfører konnossementet funksjoner som aktørene i internasjonal handel er avhengige av. Det er spesielt det faktum at konnossementet fungerer som et varerepresentativ som er viktig for alle partene i et internasjonalt salg. I tillegg kommer konnossementets bevisfunksjoner og de ansvarsreglene som er knyttet til opplysningene i det. Konnossementet er blitt brukt i lang tid, alle parter i en avtale om sjøtransport vet hvordan det fungere og kjenner regelverket som regulerer det. Konnossementet gir partene en mulighet til å forutberegne sin situasjon.

Jeg tror alt dette tilsammen har som følge at konnossementet vil benyttes inntil det finnes et alternativ som kan utføre de samme funksjonene og samtidig unngå utleveringsproblemet.

Jeg skal nå gå over til å vurdere noen av alternativene til konnossementet.

## **4. Sjøfraktbrev (Sea Waybill) som alternativ til konnossementet.**

### **4.1. Introduksjon.**

Sjøfraktbrevet er også et transportdokument etter sjøloven § 251.

Denne typen transportdokument ble først utarbeidet for bruk i luft- og landtransport. Der er transporttiden vanligvis så kort at det ikke er bruk for noen mulighet til salg under transport. Det var derfor ikke noe behov for konnossement.

Sjøfraktbrevet blir definert i sjøloven § 308. Det fremgår her at sjøfraktbrevet er et dokument som er bevis for en sjøtransportavtale, og for at transportøren har mottatt godset. I tillegg skal det inneholde et tilsagn fra transportøren om å utlevere godset til den mottakeren som er angitt i dokumentet.

Sjøfraktbrevet skiller seg fra konnossementet først og fremst ved at konnossementet er et varerepresentativ (atkomstdokument), mens fraktbrevet ikke er det.

Den andre forskjellen mellom konnossementet og sjøfraktbrevet er at det ikke er nødvendig å prestere sjøfraktbrevet (originaldokumentene) for å få utlevert godset.

Jeg skal nå gå over til å sammenligne sjøfraktbrevet med konnossementet for å se om sjøfraktbrevet kan være et alternativ til eller om det kan erstatte konnossementet.

### **4.2. Sammenligning av sjøfraktbrevet og konnossementet.**

Sjøfraktbrev (sea waybill) blir i norsk rett regulert i sjøloven §§ 308 og 309.

I § 308 1. ledd (1) og (2) blir, som ovenfor nevnt, et sjøfraktbrev definert som et dokument som:

1. er bevis for en avtale om sjøtransport,
2. er bevis for at transportøren har mottatt godset,
3. inneholder et tilsagn om å utlevere godset på bestemmelsestedet til den mottakeren som er angitt i dokumentet.

Et sjøfraktbrev fungerer altså som kvittering for godset og er bevis for at en kontrakt om transport eksisterer på samme måte som konnossementet.

Det er på sistnevnte punkt sjøfraktbrevet virkelig skiller seg fra konnossementet. Godset kan her som kjent kun utleveres mot tilbakelevering av konnossementet, se sjøloven § 292 første ledd nr.2. Når konnossement er utstedt er transportøren forpliktet til å utlevere godset til den personen som har konnossementet i hende og overgir det til ham. Ved sjøfraktbrev skal transportøren levere i følge instruksjonene til senderen, som han har kontrakten om transport med, og det er ikke nødvendig å prestere det originale sjøfraktbrevet.

Det eneste som kreves av den navngitte mottakeren er at han må kunne bevise at han er rett person. Dette kravet oppfylles ved at mottakeren viser legitimasjon av noe slag til transportøren. Transportøren trenger bare å forholde seg til hvem som er oppgitt som mottaker i sjøfraktbrevet. Dette er selvsagt enklere for transportøren, og det er lett å forstå at transportøren foretrekker dette transportdokumentet.

Transportøren kan få utlevert godset med en gang han kommer til lossehavnen, og unngår dermed problemene som kan komme som følge av at han må vente på konnossementet. Ofte får også mottaker problemer av å måtte vente på utlevering. Han blir kanskje forsinket med oppfyllelsen av sine kontraktsforpliktelser som følge av at han ikke får utlevert godset. Dette unngås med sjøfraktbrevet og det er den største fordel og hovedgrunnen til at sjøfraktbrevet ble tatt i bruk og brukes i så stor grad. Til tross for dette har det ikke fullstendig tatt over for konnossementet. Begrunnelsen for det må være at sjøfraktbrevet ikke kan utføre alle funksjonene til konnossementet.

Sjøloven § 309 inneholder regler om sjøfraktbrevets innhold og bevisvirkning.

Etter 1. ledd skal et sjøfraktbrev inneholde opplysninger om *godset* som skal transporteres, og navnet på *senderen*, *mottakeren* og *transportøren*. Det skal også opplyse om transportvilkårene, frakt og andre kostnader som skal betales av mottakeren. Et sjøfraktbrev har ofte i motsetning til konnossementet en tom bakside, men det har gjerne en klausul som inkorporerer transportørens standardvilkår.

Dette innebærer at sjøfraktbrevet så og si oppfyller de samme opplysningsfunksjonene som konnossementet. Det er sjøloven § 296 som regulerer hvilke opplysninger et konnossement skal inneholde. Det fremgår av bestemmelsen at et konnossement skal inneholde flere

opplysninger enn sjøfraktbrevet. Dette er imidlertid stort sett opplysninger om selve konnossementet som antall eksemplarer, hvor det er utstedt osv.

I følge § 309 2. punktum gjelder § 296 3. ledd og § 298 tilsvarende. Dette innebærer at sjøfraktbrevet må være underskrevet av transportøren eller noen som handler på hans vegne og at han har en undersøkelsesplikt. Disse reglene gjelder også for konnossementet. Undersøkelsesplikten i § 298 er, som nevnt under konnossementet, en plikt til i *rimelig utstrekning* å undersøke om opplysningene som tas inn i sjøfraktbrevet er riktige.

Bestemmelsens andre punktum sier at hvis transportøren har rimelig grunn til å tvile på om opplysningene er riktige, eller at han ikke har hatt rimelig mulighet til å undersøke riktigheten, skal han ta forbehold i sjøfraktbrevet som gir uttrykk for dette. I NOU 1993:36 s. 51 står det:

”Transportøren har undersøkelses- og opplysningsplikt når det gjelder sjøfraktsbrevets opplysninger om godset. Bestemmelsene i utkastet § 298 er gitt tilsvarende anvendelse. Det er ikke uttrykkelig sagt i første ledd [i § 309] hvilke opplysninger om godset som skal inntas i dokumentet, men ut fra henvisningene til utkastet § 298 er den naturlige tolking at plikten omfatter de opplysninger som er nevnt i utkastet § 296 første ledd nr 1. Dessuten må transportøren undersøke og gi opplysning om godsets og pakningens synlige tilstand da godset ble mottatt.”

I følge sjøloven § 296 første ledd nr. 1 skal da undersøkelsesplikten omfatte godsets art, nødvendige identitetsmerker, kolli- eller stykkantall og godsets vekt eller mengde uttrykt på annen måte<sup>33</sup>. Sjøfraktbrevet skal altså inneholde de samme opplysninger om godset som konnossementet og transportøren har den samme undersøkelsesplikten som ved konnossementet.

Verdien av informasjonen i sjøfraktbrevet er imidlertid i et tilfelle annerledes enn konnossementet. Sjøloven § 309 annet ledd bestemmer at sjøfraktbrevet er bevis for transportavtalen og for at godset er mottatt som angitt i dokumentet. Dette kan imidlertid motbevises av transportøren. Så langt er det de samme regler som gjelder for de to transportdokumentene<sup>34</sup>. Konnossementet har i tillegg regler som skal beskytte en godtroende erverver av dokumentet, jfr. § 299 tredje ledd og § 300. Tilsvarende regler finnes ikke for sjøfraktbrevet. Transportøren kan derfor bevise at opplysningene i sjøfraktbrevet ikke er riktige overfor en mottaker av godset som ikke er sender, altså en tredjeperson.

---

<sup>33</sup> Viser til gjennomgangen av § 296 under kapittel 3.

<sup>34</sup> Det er redegjort for disse reglene i forbindelse med drøftelsen om konnossementet.

Sjøfraktbrevet skal angi mottageren, men senderen har etter § 308 2.ledd rett til å endre mottaker selv etter at sjøfraktbrevet er utstedt. Senderen mister altså ikke råderetten over godset ved å oppgi en mottaker. Oppnevnelsen av en mottaker er med andre ord ikke endelig. Dette gjelder dog ikke når senderen har gitt avkall på denne retten, eller når mottakeren allerede har gjort sin rett gjeldende, jfr. 2. ledd 2. punktum. Mottakeren gjør sin rett gjeldende ved å fremsette krav overfor transportøren om utlevering<sup>35</sup>. Et slikt avkall må i tilfelle gis overfor transportøren. Transportøren forpliktes da til å utlevere godset til den som er oppgitt som mottager i fraktbrevet, og ingen annen. I disse tilfellene har altså ikke senderen råderett over godset lenger.

Det spørres imidlertid om senderen vil frasi seg retten til å forandre mottaker. Han frasier seg da også rådigheten over godset. Det er en sikkerhet for sender å kunne forandre mottaker. Hvis mottakeren ikke betaler for godset kan senderen forandre mottaker. Ved konnossement er dette annerledes. Senderen mister her råderett over godset når han overfører konnossementet til en annen. Det er innehaveren av konnossementet som kontrollerer godset under transporten og som kan kreve utlevering av godset.

Det er konnossementets funksjon som et omsettelig atkomstdokument eller varerepresentativ (negotiable document of title) sjøfraktbrevet mangler. Og det er denne funksjonen som gjør konnossementet så spesielt. Konnossementet ”representerer” godset. Besittelse og overlevering av konnossementet likestilles med besittelse og overlevering av godset. I tillegg er en tredjeperson beskyttet mot forhold som ikke fremgår av selve dokumentet. Disse omstendighetene fører til at konnossementet kan regnes som et verdipapir. Dette tilrettelegger for salg av godset mens det er under transport og gjør konnossementet attraktivt som sikkerhet.

Jeg skal i det følgende undersøke om det er mulig å bruke sjøfraktbrevet som sikkerhet i en salgstransaksjon. Det jeg først og fremst tenker på er om bankene vil godta sjøfraktbrev i stedet for konnossementet ved remburs.

Jeg skal først kort repetere hvordan remburs (letter of credit) fungerer. Det er kjøperen som tar kontakt med sin bank, og åpner en kreditt i favør av selgeren. Banken forplikter seg

---

<sup>35</sup> I veifraktloven, som reglene om utlevering sies å ha ”en del til felles med” (NOU 1993:36 s. 50), heter det i § 17 at senderens rett går tapt når ”mottakeren gjør bruk av sin rett etter § 20 første ledd”, og i § 20 bestemmes det: ”Når godset er kommet til bestemmelsesstedet, kan mottakeren kreve at fraktføreren mot kvittering utleverer godset ...”.

overfor selgeren til å betale kjøpesummen mot at banken får nærmere angitte dokumenter overlevert og at disse har et visst innhold. Ett av disse dokumentene må normalt vise at selgeren har sendt godset, typisk et ombordkonnossement. Hvilke dokumenter som kreves beror imidlertid på rembursoppdraget. Banken forholder seg kun til det som står i dokumentene. Det er derfor konnossementet må derfor svare nøyaktig til rembursvilkårene. Selv små avvik gir banken rett til å nekte å godta konnossementet.

Hvis sjøfraktbrev skal benyttes ved remburs må banken oppføres som mottaker (consignee). Problemet er at bankene i utgangspunktet er skeptiske til dette av forskjellige grunner. Bankene vil helst ikke blandes inn i det underliggende kjøpsforholdet, og de er ikke overbevist om at et sjøfraktbrev vil gi dem like god sikkerhet som konnossementet. Selv om banken står som mottaker på sjøfraktbrevet i utgangspunktet er den ikke sikret utlevering av godset. Senderen kan som nevnt oppnevne en ny mottaker selv etter at sjøfraktbrevet er utstedt. Banken vil derfor ha en garanti for at senderen ikke kommer til å gjøre dette. Senderen må derfor si fra seg retten til å oppnevne ny mottaker. Dette må som sagt gjøres overfor transportøren og kan også påføres sjøfraktbrevet.

UCP 500 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits) er de gjengse rembursreglene, de er utarbeidet av ICC (International Chamber of Commerce). UCP 500 har en regel<sup>36</sup> som behandler kreditt og ikke- omsettelige (non- negotiable) sjøfraktbrev. Det må avtales av partene at de skal komme til anvendelse. Regelen angir hvordan dokumentet (sjøfraktbrevet) må være, dersom rembursoppdraget forutsetter presentasjon av et slikt dokument.

Det må :

1. Angi og være undertegnet av transportøren.
2. Angi at godset er lastet ombord.
3. Angi laste- og lossehavn.
4. Hvis det finnes flere originaler må hele settet presenteres for banken.
5. Angi transportvilkårene.
6. Ikke angi at det er "subject to a charter party".

Hvis noe skulle gå galt og kjøperen ikke betaler tilbake lånet må banken selge godset. Dette er imidlertid ikke like enkelt som ved konnossement, da banken kan selge konnossementet. Ved sjøfraktbrev må den mest sannsynlig vente med å finne en kjøper til godset er ankommet havnen. Banken må da kanskje få godset utlevert og finne et oppbevaringssted for godset inntil det blir solgt. Dette tar tid og koster penger. Hvis

---

<sup>36</sup> Artikkel 24.



banken ikke henter godset, må transportøren vente, noe som fører til forsinkelser eller utgifter til oppbevaring for transportøren.

Det er nok riktig å hevde at sjøfraktbrevet ikke er like egnet som konnossementet i denne forbindelse, men det er praktisk mulig å bruke sjøfraktbrevet på denne måten.

I norsk rett finnes reglene om sjøfraktbrev i kapittel 13. Her finnes også reglene om konnossementet. Det er de samme regler som gjelder for begge transportdokumentene, med unntak av de særlige regler som kun gjelder for konnossementet.

Et sjøfraktbrev faller imidlertid klart ikke innenfor konvensjonenes<sup>37</sup> definisjon av konnossement, og det faller heller ikke under konvensjonenes definisjon av transportkontrakt. Haag- Visby- reglene artikkel I (b) definerer ”contract of carriage”<sup>38</sup> til å gjelde avtaler om transport som dekkes av et konnossement eller et lignende atkomstdokument. Et sjøfraktbrev er ikke et atkomstdokument og dermed kommer ikke disse reglene til anvendelse.

Siden sjøfraktbrev ikke kommer under konvensjonenes preseptoriske regler har det vært motvillighet i forretningsverdenen til å akseptere sjøfraktbrev i stedet for konnossement. Haag og Haag- Visby reglene har en nøye sammensatt balanse av rettigheter og plikter som er utarbeidet over lang tid og hvor de forskjellige interesser har vært representert. Det skaper en trygghet å komme under disse reglene for da vet man hvilke rettigheter og plikter man har. De fleste standard versjonene av sjøfraktbrev inneholder imidlertid en klausul som inkorporerer Haag- og Haag- Visby- reglene. Problemet er de ikke kommer preseptorisk til anvendelse, så ved eventuelle motstridende bestemmelser i avtalen, går avtalen foran.

CMI utarbeidet i 1990 ”Uniform Rules for Sea Waybills”. Disse må inkorporeres inn i sjøfraktbrevet for å bli anvendelige. Reglene behandler rettigheter og plikter for transportøren, retten til kontroll over godset og dets levering. Regel 4 er spesielt viktig. Den gjør transporten underlagt internasjonale konvensjoner eller nasjonal lov som ville ha vært preseptorisk hvis transporten hadde vært dekket av et konnossement. ”Uniform Rules for Sea Waybills” skal også gå foran motstridende vilkår i avtalen. Men det må altså avtales av partene at reglene skal gjelde.

---

<sup>37</sup> Haag- og Haag- Visby- konvensjonene.

<sup>38</sup> På norsk: transportkontrakt.

Et sjøfraktbrev kan i mange tilfeller erstatte konnossementet, i tillegg er det enklere å bruke. Typiske områder hvor det vil være fornuftig å bruke sjøfraktbrevet er hvor personlig gods blir sendt med sjøtransport. Her vil det ikke være aktuelt å selge godset underveis, sender og mottaker vil være samme person, så det er unødvendig med et konnossement. Transport av gods mellom filialer av samme firma er også eksempel på et område hvor sjøfraktbrev fint kan erstatte konnossementet. De eneste tilfellene hvor konnossementet fortsatt må eller bør brukes er når godset skal kunne selges mens det er under transport. Da behøves konnossementet for å overføre rådighet (og eventuelt eiendomsrett).

## **5. EDI som alternativ til konnossement.**

### **5.1. Innledning.**

EDI står for "Electronic Data Interchange". Formålet med EDI er å erstatte papirdokumenter med elektronisk overføring av data. Det dreier seg ikke om å bruke datamaskiner til å produsere papirdokumenter, men om et system uten papirer som utfører de samme funksjoner som papirdokumentene. Det er altså en ny måte å overføre informasjon på.

Informasjon kan formidles muntlig, skriftlig eller elektronisk. Det er normalt den skriftlige formen som er blitt valgt i forretningslivet. Hovedgrunnen til dette er bevisgrunner, eller om man vil etterviselighet. Generelt sett vil man sørge for at viktige eller store avtaler får et skriftlig uttrykk. På denne måten er det enklere for partene å vurdere og huske hva de har forpliktet seg til.

Det er et prinsipp i norsk rett at en muntlig avtale er like bindende som en skriftlig avtale. Men et datert dokument, underskrevet av partene med informasjon om en avtale regnes som et bevis med stor vekt, hvis avtalens eksistens eller innhold på et senere tidspunkt bestrides av en av partene. Ofte har det formodningen mot seg at en avtale som dreier seg om store verdier er inngått hvis den ikke har fått en skriftlig form.

For at et elektronisk system for konnossementer skal bli en suksess må det bli oppfattet som pålitelig. I dette ligger blant annet at det må være mulig å sikre informasjonen i systemet slik at ingen kan manipulere informasjonen der uten spor. Får man til dette vil det også føre til at domstolene kan legge mer vekt på utskrifter og lingnende fra slike elektroniske systemer.

Internett regnes som usikkert, og det får man til stadighet bevist når forskjellige virus herjer verden over. Virus er dog noe man aldri får sikret seg mot 100%, og jeg skal ikke konentrere meg om den tekniske siden ved EDI.

BOLERO er et slikt elektronisk system og det tilbyr et elektronisk konnossement. Det prøver å oppnå pålitelighet ved at det er en tredjepart som fungerer som mellomledd mellom transportør og sender, i tillegg føres det logg over alle transaksjoner som blir foretatt. Om dette holder for å oppnå pålitelighet vil vise seg.

Fordelen med et elektronisk system er først og fremst at kostnadene ved internasjonal handel vil bli redusert. Utgiftene til papir og post er store, og ved at disse forsvinner vil man spare store beløp. Et elektronisk system vil samtidig minske risikoen for forsinkelse og tap av selve konnossement. Brev blir som kjent borte i posten og det går heller ikke så raskt som man kunne ønske. Ved bruk av konnossement i dokumentform er man som tidligere behandlet avhengig av at dokumentet kan overleveres i bytte for godset. Uten konnossementet får man ikke utlevert godset og transportøren må da oppbevare det inntil videre. Dette kan bety at skipet må bli liggende til kai og vente, noe som fører til forsinkelser.

EDI er ikke noe nytt i sjøretten, det har vært arbeidet med siden 1970- tallet, og det har vært en rekke forsøk på forskjellige systemer.

Jeg skal ta for meg et av de siste forsøkene på å få til et elektronisk konnossement, nemlig BOLERO prosjektet. Det er imidlertid et par tidligere arbeid som må nevnes. The Comité Maritime International (CMI) og UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) har begge gjort mye for å tilrettelegge for elektroniske konnossement, og de er viktige ledd i prosessen frem til BOLERO.

“CMI Rules for Electronic Bills of Lading”, ble utarbeidet av CMI i 1990.

CMI er en ikke- statlig organisasjon som jobber for å harmonisere regelverket for sjøtransport.

Formålet med disse reglene var å utarbeide et regelsett som kunne regulere elektroniske konnossement. CMI- reglene er altså ikke et system i seg selv, det er kun et regelverk som kan danne rammen eller bakgrunnen for et system for elektroniske konnossement. De som ønsker å benytte disse reglene må selv utarbeide teknologien som behøves.

Reglene gir en kontraktsrettslig basis for bruk av elektroniske konnossement. Reglene er ikke vedtatt og inntatt i en internasjonal konvensjon, og for at disse reglene skal komme til anvendelse i det enkelte tilfelle må det avtales av partene og eventuelt inkorporeres i avtalen.

Reglene gir klart uttrykk for at kontrakten om transport skal reguleres av internasjonale konvensjoner eller nasjonal lov som ville vært obligatorisk anvendelig hvis et papir

konnossement hadde vært utstedt<sup>39</sup>. CMI- reglene skal ikke uttømmende regulere elektroniske konnossement, men falle tilbake på reglene som ville ha kommet til anvendelse hadde et tradisjonelt konnossement vært utstedt.

BOLERO som jeg skal omtale nedenfor er et system som til en viss grad bygger på CMI reglene.

Systemet som ligger til grunn for CMI- reglene er bygget rundt anvendelsen av en såkalt ”privat nøkkel”<sup>40</sup>. Denne er et substitutt for fysisk ihendehavelse av et papirdokument, og gir rett til kontroll og overførsel av en rettighet. Det kan kun være en rettighetshaver til nøkkelen til enhver tid, og denne personen omtales som ”holder”. Nøkkelen endres ved en overføring slik at det kun er transportøren og en ”holder” som til enhver tid kjenner den. CMI- reglene gir transportøren en sentral rolle ved overføring av retten til godset som er under transport. Det er transportøren som dokumenterer, eller bokfører, alt og det er bare han som kan overføre nøkkelen og dermed retten til godset. Det er først og fremst på dette punktet at BOLERO skiller seg fra CMI reglene. BOLERO har gitt denne oppgaven til en tredjepart istedet for transportøren.

UNCITRAL er et organ i FN systemet<sup>41</sup>. Det har i en årrekke jobbet med EDI og transport av gods til sjøs, og har blant annet produsert en rekke analyser om rettsvirkningene av EDI. UNCITRAL har en egen arbeidsgruppe som lager ”model statutory provisions”<sup>42</sup> for å overkomme rettslige hinder ved bruk av EDI.

Det er denne arbeidsgruppen som står bak ”Model Law on Electronic Commerce” og ”Model Law on Legal Aspects of Electronic Data Interchange”. Begge disse ”lovene” har bestemmelser som likestiller elektroniske konnossement med papir- konnossement. I ”Model Law on Electronic Commerce” artikkel 5<sup>43</sup> finnes prinsippet om funksjonell ekvivalens. Dette prinsippet går ut på at dersom de grunnleggende hensynene bak regler som inneholder papirbaserte krav kan oppfylles ved elektronisk kommunikasjon bør disse kravene anses oppfylt.

---

<sup>39</sup> CMI reglene regel 6.

<sup>40</sup> På engelsk: ”private key”, er definert i CMI reglene regel 2.

<sup>41</sup> For mer informasjon se deres internettside: <http://www.un.or.at/uncitral/sessions/wg.ec/index.htm>.

<sup>42</sup> Dette kan oversettes til ”lovutkast” eller ”lovforslag”.

<sup>43</sup> Artikkel 5: ”Information shall not be denied legal effect, validity, or enforceability solely on the grounds that it is in the form of a data message”.

Som jeg kommer til nedenfor er det mange fordeler med et elektronisk konnossement, men det er mange vanskeligheter som må overvinnes for at det skal kunne ha de samme funksjonene som papir- konnossementet har i dag.

Jeg skal først gi en kort presentasjon av BOLERO og så skal jeg gå over til å se nærmere på hva som må gjøres og hva som er blitt gjort for å gjøre BOLERO konnossementet lik det tradisjonelle konnossementet.

## **5.2. BOLERO (Bill of Lading Electronic Registry Organisation).**

### **5.2.1. Introduksjon til BOLERO<sup>44</sup>.**

27. september 1999 kom BOLERO i bruk. Målet til BOLERO er å erstatte papir- konnossementet med en rekke elektroniske beskjeder. BOLERO vil at salgsdokumenter ikke skal behøve å komme til uttrykk på papir, og at de skal kunne overføres mellom partene elektronisk. BOLERO tilbyr et elektronisk konnossement, det vil si et konnossement som er ”papirløst”, og som har alle funksjonene til et tradisjonelt konnossement.

BOLERO ble opprettet etter initiativ fra EU, og fikk støtte herfra i begynnelsen. I dag drives BOLERO av S.W.I.F.T. (The Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications) og TT Club (Through Transport Club), **gjennom** selskapet BOLERO International Limited (BIL).

S.W.I.F.T. er et bankeid kooperativ og TT Club er et gjensidig forsikringsselskap som representerer transportører, freight forwarders, terminal operatører og havnemyndigheter.

BOLERO er bygget opp rundt ”Core Messaging Platform” (CMP)<sup>45</sup>. Dette er det sentrale registeret og det er dette som tillater brukerne å utveksle elektroniske salgsdokumenter via internett.

Det er databasen som kalles ”Title Registry”<sup>46</sup> som gir mulighet til å overføre rådighet og eiendomsrett ”online”. Title Registry inneholder informasjon om hvem som er ”holder”

---

<sup>44</sup> På BOLEROs hjemmesider <http://www.bolero.net> finnes alt regelverk som systemet benytter.

<sup>45</sup> <http://www.bolero.net> Det er her jeg har hentet det meste av informasjonen om BOLERO.

<sup>46</sup> Title Registry er databasen hvor all relevant informasjon om konnossementene blir lagret.

(rettighetshaver) til et BOLERO- konnossement til enhver tid. Registrering av ny ”holder” i Title Registry har samme effekt som overlevering av et papir konnossement.

Systemet er avhengig av at alle partene som er involvert i handelen er medlem, eller for å bruke BOLEROs eget begrep ”bruker”<sup>47</sup>.

For å bli medlem må man inngå to standardavtaler med BOLERO,

BOLERO Association Limited (BAL) Service Contract og

BOLERO International Limited (BIL) Operational Service Contract.

Operational Service Contract beskriver hvilke tjenester BOLERO tilbyr, samt brukernes rettigheter og BOLEROs plikter og ansvar overfor brukerne. Den viktigste komponenten i avtalen mellom BOLERO og brukerne er ”the Rulebook”. ”The Rulebook” er en kontrakt som binder alle brukerne til hverandre, og hver enkelt bruker til systemet.

Det er disse avtalene som til sammen skaper den juridiske rammen for overføringen av de elektroniske beskjedene som skal fungere som substitutt for konnossementet.

Et BOLERO konnossement (BBL<sup>48</sup>) består av to deler, ”BBL Text” og ”Title Registry Record”.

”BBL Text” ligner på det tradisjonelle konnossementet i utforming og innhold. Det inneholder informasjon om godset, om det er lastet ombord osv., i tillegg kan transportørens vilkår inkorporeres her.

Det er ”Title Registry Record” som utfører transaksjonene vedrørende et BOLERO- konnossement. Og det er her man finner informasjon om hvem som er berettiget og forpliktet etter konnossementet.

Den elektroniske prosessen settes i gang ved at en sender tar kontakt med transportøren for å få i stand en avtale om transport. Sender gir transportøren den informasjonen han behøver slik at han kan opprette et BOLERO- konnossement. Et BOLERO- konnossement blir opprettet ved at transportøren sender en elektronisk signert melding, til Title Registry og navngir første ”holder” av konnossementet. ”Holder” betyr her den som konnossementet er utstedt til. Hjemmel til konnossementet blir overført ved en lignende beskjed, hvor den som er ”holder” identifiserer den nye ”holder”. Registrering av et nytt navn i ”Title Registry Record” har samme effekt som en overføring av et papir- konnossementet.

---

<sup>47</sup> Oversettelse av det engelske ordet ”user”.

<sup>48</sup> BBL står for BOLERO Bill of Lading.

BOLERO- konnossementet, som blir utstedt av transportøren, blir oppbevart i det sentrale registeret. BOLERO sender melding til partene med informasjon om hva som er lagret om det aktuelle konnossementet i systemet.

Tilgang til de elektroniske aktivitetene krever en elektronisk nøkkel, og denne kontrolleres av det sentrale registeret. BOLERO bruker digitale signaturer i sitt system<sup>49</sup>. Digitale signaturer er en krypteringsmekanisme<sup>50</sup>. Når en melding blir kryptert blir den kodet. Det betyr at teksten blir gjort uleselig, den omgjøres for eksempel til en lang rekke med tall. Meldingene i BOLERO kodes ved at brukeren ”underskriver” meldingen ved bruk av sin ”private nøkkel”.

Den private nøkkelen er en lang rekke av tall, som bare kjennes av innehaveren av den digitale signaturen. Når en melding er kodet slik, kan den bare leses ved hjelp av den tilsvarende ”offentlige nøkkelen” til signaturen.

I BOLERO koder avsender meldingen med sin private nøkkel og sender den til Core Messaging Platform (CMP). Her blir meldingene dekodert og sjekket, BOLERO verifiserer altså meldingen. Deretter sender BOLERO meldingen videre til den eller de brukerne som er angitt som mottaker. BOLERO koder denne meldingen med sin private nøkkel, og mottaker dekode den ved å bruke BOLEROs offentlige nøkkel. Meldingene mellom brukerne går alltid gjennom BOLERO, de går aldri direkte fra bruker til bruker.

Akkurat som under et tradisjonelt konnossement er transportøren kun forpliktet til å utlevere godset og følge instruksjoner fra den som har ”nøkkelen”. Under det tradisjonelle konnossementet er ”nøkkelen” konnossementet som er utstedt av transportøren, i BOLERO er ”nøkkelen” å være den som er berettiget etter opplysningene i Title Registry<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup> Se Operating Procedures s.19-27.

11. Avsnittet om digitale signaturer bygger på Åse Natvigs fremstilling.

<sup>51</sup> Se Rule Book artikkel 3.6.



### 5.2.2. Likheter og ulikheter mellom papir- konnossement og BOLERO- konnossementet.

Jeg har ovenfor gitt en innføring i hvordan BOLERO fungerer. Nå skal jeg gå over til å se på om BOLERO- konnossementet (BBL) kan utføre de samme funksjonene som et tradisjonelt konnossement.

Et konnossement regnes altså som et symbol eller substitutt for godset i den forstand at man kan selge og kjøpe dokumentet som om det faktisk hadde vært godset. Ihendehavelse av konnossementet har lik effekt som fysisk besittelse av godset. Derfor vil den som har konnossementet også kontrollere godset under transport.

Spørsmålet er om et elektronisk konnossement fullstendig kan erstatte et papir- konnossement og om BOLERO har et reelt alternativ til konnossementet.

Det tradisjonelle konnossementet har som allerede nevnt et par ganger, en del informasjonsfunksjoner. Det opplyser om når godset ble mottatt av transportøren, hva slags gods det dreier seg om, hvem som er sender og mottaker osv. I tillegg inneholder det vilkårene for kontrakten om transport. Konnossementet viser også hvor godset ble mottatt og hvor det skal leveres og det kan vise at godset er blitt lastet ombord i skipet. Artikkel 3.1 i Bolero Rule Book bestemmer at en BBL<sup>52</sup> skal inneholde i BBL Text:

- 1.Kvittering for mottatt eller lastet gods
- 2.Transportavtalen eller gjengi denne

BOLERO- konnossementet skal altså inneholde noen av de samme opplysningene i BBL Text som konnossementet. I praksis blir nok mer informasjon tatt inn i BBL.

Konnossementes informasjonsfunksjon kan derfor sies å bli ivaretatt i BOLERO- konnossementet.

I tillegg fungerer konnossementet også som bevis for godsets tilstand. Hvis BBL inneholder informasjon om godsets tilstand og mengde kan det fungere som bevis for at godset faktisk ble mottatt slik. Jeg vil komme tilbake til BOLERO- konnossementet som bevis nedenfor.

---

<sup>52</sup> Et BOLERO konnossement blir definert i Bolero Rule Book artikkel 1.1 (11):”**Bolero Bill of Lading** A BBL Text together with its related Title Registry Record”.

BBL Text kan ifølge artikkel 3.1 inneholde en henvisning til transportørens generelle vilkår eller gjengi vilkårene for transportavtalen, og vil på denne måten kunne være bevis for transportkontrakten på samme måte som et papir- konnossement. BBL Text kan også inneholde selve transportavtalen. Konnossementet blir derimot vanligvis kun regnet som bevis for transportavtalen<sup>53</sup>.

BBL kan altså utføre to av konnossementets funksjoner. Det er papir- konnossementets tredje funksjon som i tilfelle kan skape vanskeligheter. Et tradisjonelt konnossement gir mulighet for å overføre retten til å kreve utlevering av godset fra transportøren, og rådighet ("title") over godset. I tillegg gir det bankene en mulighet til å skaffe seg sikkerhet for sine lån.

Dette er en følge av at konnossementet regnes som et varerepresentativ.

BOLERO- konnossementet har imidlertid også denne funksjonen. Den personen som etter opplysningene i Title Registry er berettiget til utlevering av varene er likestilt med den som har et papir- konnossement ihende. Det betyr blant annet at han har rett til å kreve utlevering av godset og rett til å overføre denne rettigheten til en annen person. Ved overføring av et BBL sender den berettigede en melding til Title Registry om at han overfører retten sin til X. Når dette registreres og lagres i Title Registry er retten til utlevering av og rådighet over varene overført. Title Registry er altså et rettighetsregister og det er dette registeret som gjør BOLERO- konnossementet overdragelig.

Når skipet kommer frem til bestemmelsesstedet skal godset overleveres til innehaveren av konnossementet.

Ved papir- konnossement må et orginalt konnossement bli overgitt til transportøren for å kunne kreve utlevering av godset. Transportøren vil når et BOLERO- konnossement er utstedt utlevere godset til den som er berettiget etter opplysningene i Title Registry<sup>54</sup>. I forhold til et tradisjonelt konnossement vil et BBL gå gjennom en tredjepart, BOLERO Title Registry, både når det utstedes og overføres. Det vil imidlertid ikke føre til forsinkelser da elektroniske beskjeder overføres øyeblikkelig og denne informasjonen er tilgjengelig for transportøren hele tiden på hans datamaskin. Det oppstår altså ikke forsinkelser som følge av at man må vente på konnossementet. På denne måten unngår man at transportøren må vente eller sørge for oppbevaring av godset inntil konnossementet

---

<sup>53</sup> Dette behandles nærmere i avsnittet om konnossementet som bevis for avtale om sjøtransport, kapittel 3.2.2.

<sup>54</sup> Se artikkel 3.6. i Rulebook.

dukker opp. Sender trenger heller ikke å stille en idemnitetserklæring overfor transportøren hvis han ber denne om å utlevere uten konnossementet.

Problemer som kan oppstå som følge av at det finnes flere eksemplarer av konnossementet vil heller ikke forekomme med et BOLERO- konnossement. Transportørens plikt er å utleverer til den som er registrert som ”holder” i Title Registry og det kan kun være en ”holder” som er registrert på konnossementet av gangen.

Konnossement brukes ofte ved remburs. Konnossementet er da et av flere dokumenter som selgeren må levere til banken etter vilkårene for rembursen. Banken krever stort sett å beholde konnossementet som sikkerhet, inntil dets krav blir dekket. Under BOLERO må banken føres inn i Title Registry som rettighetshaver (”holder”) til godset for å få samme sikkerhet som ihendehavelse av et papir- konnossement. BOLERO krever at alle som skal benytte seg av systemet må være medlemmer. Dette medfører at banken også må delta i systemet, den må bli en bruker.

BOLERO- konnossementet kan altså utføre de samme funksjoner som det tradisjonelle konnossementet. Men måten det utfører funksjonene på og konteksten det utfører de i er forskjellige. Jeg skal fortsette å redegjøre for flere forskjeller mellom BBL og det tradisjonelle konnossementet.

For det første blir BOLERO- konnossementet regulert annerledes.

Forholdet mellom transportør, sender og lastmottaker blir styrt av internasjonale konvensjoner og nasjonale regler når et tradisjonelt konnossement er utstedt.

Konvensjonene det er snakk om er Haag- reglene, Haag- Visby- reglene og Hamburg- reglene og deres inkorporering eller transformasjon i nasjonal lov. Dette har jeg omtalt i kapittelet om internasjonale konvensjoner og lovgivning<sup>55</sup>.

Det er lite tenkelig at et elektroniske konnossement vil oppfylle kriteriene for konnossement (bill of lading) i internasjonale konvensjoner. Både Haag- Visby- reglene og Hamburg- reglene bruker ”dokument” for å definere konnossementet<sup>56</sup>. Selv om BOLERO- konnossementet fungerer på samme måte som et tradisjonelt konnossement, er det tvilsomt om det kan karakteriseres som et ”dokument”. Sjøloven § 292 (1) bruker uttrykk som ”dokument” og ”tilbakelevering av dokumentet”. Disse vilkårene kan det være vanskelig

---

<sup>55</sup> Se kapittel 2.

<sup>56</sup> Haag- Visby- reglene artikkel 1 (b) og Hamburg- reglene artikkel 1 nr. 7.

for BOLERO- konnossementet å oppfylle. Det er for eksempel umulig å ”levere tilbake et BOLERO- konnossement” i tradisjonell forstand. Hverken sender eller transportøren kan sies å ”ha det”. BOLERO- konnossementet finnes hele tiden i BOLEROs databaser.

Sjøloven § 251 definerer et transportdokument som et konnossement *eller* annet dokument som utstedes som bevis for transportavtalen. Falkanger mener at en elektronisk transportavtale faller inn under denne definisjonen av ”transportavtale”<sup>57</sup>. Et elektronisk konnossement faller dermed under reglene i sjølovens kapittel 13. Men det er ikke dermed sagt at det kan regnes som et konnossement.

I dag vil nok mange regne datadokumenter som for eksempel Word- filer som ”dokumenter”, men om denne forståelsen eller tolkningen kan legges til grunn ved tolkningen av ”dokument” i sjøloven er usikkert.

Hvis BOLERO- konnossementet ikke kan karakteriseres som et konnossement, vil heller ikke reglene som regulerer det komme til anvendelse. Dette kan være til skade for både transportøren og senderen. Transportøren vil ikke kunne påberope seg noen av innsigelsene eller begrense sitt ansvar etter de grenser som er satt i konvensjonene og nasjonale regler. For sender kan dette være til skade ved at transportøren inntar ansvarsfraskrivelser som går lenger enn det konvensjonene tillater.

Partene kan i alle tilfelle ta inn i kontrakten de relevante regler fra internasjonale konvensjoner og nasjonal rett for å sikre at det elektroniske konnossementet faller under de samme regler som det tradisjonelle konnossement. De kan utarbeide kontraktsløsninger hvor reglene som gir papir- konnossementet sine funksjoner, blir tilsvarende anvendelige for det elektroniske konnossementet<sup>58</sup>.

Og det er nettopp dette BOLERO gjør. BOLERO Rulebook inneholder regler som gjør at BBL får de samme funksjonene som et papir- konnossement samtidig som det reguleres på samme måte. BOLERO Rulebook bygger på de ovenfor nevnte konvensjonene. Dette har selvsagt sine fordeler, det er jo klart at partene ønsker å komme under et regelsett som allerede eksisterer og som er i bruk over så og si hele verden. En stor fordel ved dette er at aktørene som bruker konnossementet ikke trenger å lære seg nye prosedyrer eller regler.

---

<sup>57</sup> Se Falkanger side 302.

<sup>58</sup> Se s. 261 i International Trade Law Quarterly, Part 5, November 1998. Artikkelen: “BOLERO: Electronic “bills of lading” and electronic contracts of sale” av Paul Mallon og Anthony Tomlinson.

Men det er viktig å huske på at BOLERO- konnossementet ikke reguleres av internasjonale konvensjoner eller nasjonal lov. Hele systemet er basert på avtaler partene frivillig inngår. For å unngå at partene inngår avtaler på tvers av reglene i BOLERO Rulebook kommer disse preseptorisk til anvendelse for alle som bruker systemet. Partene kan altså ikke avtale seg bort fra reglene som regulerer BOLERO- konnossementet. For å få til dette må alle som skal bruke BBL være medlemmer. Det er nemlig gjennom medlemskapet brukerne forplikter seg til å følge reglene i BOLERO Rulebook. Det vil selvfølgelig kunne begrense bruken noe at medlemskap er nødvendig<sup>59</sup>.

Både Haag- Visby- reglene, Hamburg- reglene og sjøloven § 294 gir sender en rett til å kreve et konnossement<sup>60</sup>. Da det er tvilsomt om et BOLERO- konnossement kan kvalifiseres som et konnossement i tradisjonell forstand, jfr. ovenfor, betyr dette at sender kan kreve et papir- konnossement.

Det vil være avtalt av transportøren og senderen at et BOLERO- konnossement skal utstedes for godset. Et BOLERO- konnossement vil uansett kunne omgjøres til et tradisjonelt konnossement. Det skaper i så måte ingen problemer i forhold til senders rettigheter etter de to internasjonale konvensjonene eller sjøloven § 294.

BOLERO systemet benytter seg av datateknologi. Det er denne teknologien som gjør det mulig å overføre og gjøre informasjonen kjent for partene i en transportavtale øyeblikkelig. Men det er også en del usikkerhet som knytter seg til denne teknologien.

Et konnossement (og andre papir- dokument) kan brukes som bevis for at en avtale eksisterer og hva den går ut på. BOLERO- konnossementet vil også kunne fungere som bevis for transportavtalens eksistens og innhold. BBL Text skal som ovenfor nevnt inneholde transportavtalen eller gjengi den og ha opplysninger om godset, jfr. artikkel 3.1 i Bolero Rule Book.

Spørsmålet er om et BOLERO- konnossement kan fungere som bevis på samme måte som det tradisjonelle konnossementet. Det tradisjonelle konnossementet kommer til uttrykk på et stykke papir, og originalene kan fremlegges for domstolene ved en eventuell tvist.

BOLERO- konnossementet derimot eksisterer kun elektronisk i BOLEROs databaser. For

---

<sup>59</sup> Medlemskap i BOLERO er ikke gratis. Det opereres med forskjellige priser avhengig av hva slags medlemskap som ønskes.

<sup>60</sup> Se Hague- Visby reglene art. 3(3) og Hamburgreglene art. 14(1).

at det skal kunne brukes som bevis i en rettssal må det enten legges frem som en utskrift fra databasen eller så må det bli presentert ved hjelp av en datamaskin.

I norsk rett gjelder det som en hovedregel at en dommer kan bygge på fakta som han finner pålitelig<sup>61</sup>. Det er generelt en større skepsis blant folk flest til elektroniske dokumenter enn til papirdokumenter. Papirdokumenter vil godtas med mindre man har grunn til å mistenke dets ekthet.

Elektronisk data strever med å bli kvitt merkelapper om hacking, usikkert og upålitelig. Elektronisk kommunikasjon anses av folk flest som spesielt sårbart for bedrageri. Det er spesielt det faktum at et elektronisk dokument kan forandres uten spor som gir grunn til skepsis og bekymring. Av denne grunn oppstår spørsmålet om dokumentet faktisk gir uttrykk for det det skal.

Det virker som det ”glemmes” at det er fullt mulig å forfalske et papir- dokument når man vurderer elektronisk data. Flere skritt er riktignok blitt tatt for å gjøre det vanskeligere å forfalske viktige dokumenter. Sjekker og konnossementer blir for eksempel trykket på spesial- papir som skal være vanskeligere å forfalske. I tillegg påføres logoer og lignende på papiret. Men med dagens teknologi er det enklere enn noensinne å produsere eller kopiere nye orginaldokumenter. Laserprintere, scannere og fotokopieringsmaskiner gjør det enkelt for den som vil lage ”et nytt konnossement”.

Det er nærmest umulig å beskytte seg totalt mot bedrageri, men siktemålet for et elektronisk system må være å beskytte seg så godt som mulig, for at det skal oppfattes som sikkert eller pålitelig.

Et elektronisk konnossement kan være like pålitelig eller troverdig som et tradisjonelt konnossement, det hele avhenger av hvor sikkert systemet som administrerer det er.

BOLERO har tatt i bruk forskjellige metoder for å prøve å gjøre BOLERO-konnossementet pålitelig. Det fører logg over alle elektroniske beskjeder som blir sendt i systemet, i tillegg går alle beskjeder gjennom BOLERO som verifiserer beskjedene før de sendes videre til mottakerene. Beskjedene er også som nevnt kryptert. Hvis noen urettmessig vil prøve å forandre infomasjonen i et BBL må det altså ”bryte”/ hacke seg inn i BOLEROs databaser.

---

<sup>61</sup> Se Lov om rettergangsmåten for tvistemål 13. august 1915, lov Nr.6 §183.

BOLERO har forsøkt å gjøre systemet så sikkert som mulig og etter min mening kan derfor et BBL være bevis for hva slags gods som ble sendt og i hvilken tilstand det befant seg.

Det er også en fare for at et papir- konnossement kan havne i feil hender. Det kan ha som følge at transportøren utleverer til ”feil” person. Dette unngås ved et BBL. Det er ingen som får et BBL i hende, det eksisterer kun i BOLEROs databaser og utlevering skjer til den som står oppført som rettighetshaver i Title Registry.

Innenfor BOLERO systemet er BBL fullstendig likestilt med et tradisjonelt konnossement. Dette kommer blant annet til uttrykk gjennom regler som sier at det som står i det elektroniske konnossementet skal være like bindende for partene som om det hadde stått i et vanlig konnossement<sup>62</sup>, og at partene er ansvarlige for sine elektroniske signaturer i samme grad som om de hadde signert under på et papir<sup>63</sup>.

Elektroniske konnossement er å foretrekke av flere grunner.

Ved å benytte seg av et BBL vil alle partene i en transportavtale spare både tid og penger. Det blir slutt på kostnadene ved å sende og vente på konnossementet, og alle problemer og tilleggskostnader som oppstår som følge av forsinkede konnossement.

Den største ulempen med BOLERO er at alle parter må være medlem av systemet for at det skal fungere. Et BBL kan i enkelte tilfelle bli overdratt en rekke ganger i løpet av transporttiden. Siden alle som skal bruke BOLERO må være medlem vil dette medføre at alle som skal få et BBL overført til seg må være medlem. I tillegg kommer den generelle skepsis til systemer som er databaserte.

Det trengs etter min mening internasjonale konvensjoner med tvingende regler, som Hague og Hague- Visby for at BOLERO skal være et reelt alternativ. Det er viktig med klare regler som kommer preceptorisk til anvendelse, slik at alle vet hvor de står.

Norge er bra på dette felt. Sjøloven har regler som omfavner slike elektroniske konnossement<sup>64</sup>. Men sjørettens internasjonale karakter krever et internasjonalt initiativ.

---

<sup>62</sup> Se BOLERO Rulebook regel 3.1(3) og 3.9(1).

<sup>63</sup> BOLERO Rulebook regel 2.2.4.

<sup>64</sup> Jfr. det som er sagt ovenfor om at et elektronisk konnossement kan regnes som et transsportdokument i sjølovens forstand.

Når det kommer til skepsisen mot databaserte systemer er det viktig å huske på at inget system er helt sikkert. Standardkonnossementene er som nevnt gjerne trykket på en spesiell type papir slik at de skal være vanskelige å kopiere og forfalske. Alikevull kan selve konnossementet kan forfalskes, signaturer kan forfalskes og dokumentet kan havne i feil hender. Når man vurderer papir- dokumenter opp mot elektroniske dokumenter skulle det avgjørende være om elektroniske dokumenter er mer sikkert enn papir- dokumenter, men mange krever istedet 100 prosent sikkerhet av et elektronisk system.

Til tross for at stort sett alle selskaper i dag bruker elektronisk post (e- post) og har datamaskiner som sitt viktigste hjelpemiddel, er de fleste skeptiske til å kun forholde seg til det som står på en skjerm. Dette vil nok forandre seg med tiden, og jeg tror BOLERO- konnossementet og lignende elektroniske dokumenter vil ta over mer og mer.

Jeg vil til slutt bare nevne et praktisk problem som BOLERO og andre systemer som er avhengig av datateknologi møter. For at BOLERO skal fungere er det avhengig av at alle partene har tilgang til en datamaskin som er koblet opp mot internett. Det finnes knapt et eneste firma i den vestlige verden som ikke har dette. Det samme kan imidlertid ikke sies for resten av verden, og dette begrenser anvendeligheten av BOLERO- konnossementet.



## 6. Konklusjon.

Hensikten min med å skrive denne oppgaven var å analysere reglene som styrer konnossementet for å undersøke om de er årsaken til at stadig flere transportører foretrekker andre transportdokumenter når gods skal transporteres til sjøs. Jeg ville også vurdere om konnossementet fortsatt vil benyttes i tiden fremover eller om dets tid er forbi. Samtidig ønsket jeg å presentere mulige alternativer til konnossementet.

Hovedgrunnen til at andre transportdokumenter enn konnossementet velges er etter min mening vilkåret om at konnossementet må overleveres til transportøren for å få godset utlevert. Det skaper mange problemer for transportørene når de må vente på konnossementet når skipet har nådd sitt bestemmelsessted. Transportørene unngår av denne grunn å bruke konnossementet i størst mulig grad. Konnossement blir derfor stort sett bare utstedt når sender ønsker det. Sender har ofte bruk for den sikkerhet som konnossementet gir, i tillegg er konnossement ofte et kontraktsvilkår fra mottaker som sender må oppfylle. De fleste banker er lite interessert i å stille remburs uten å få et konnossement som sikkerhet. Det er altså de andre partene i en avtale om sjøtransport som ønsker å bruke konnossementet.

Jeg tror at det alltid vil være behov for den rollen konnossementet spiller i internasjonal handel. Å skaffe seg sikkerhet for sine krav vil alltid være viktig. Spørsmålet blir derfor om det fins andre instrumenter som kan ta over konnossementets rolle.

Jeg har redegjort for to alternativer til konnossementet, sjøfraktbrevet og det elektroniske BOLERO- konnossementet.

Det er en stor forskjell mellom disse to alternativene. BOLERO- konnossementet kan utføre alle konnossementets funksjoner og kan derfor karakteriseres som et fullbyrdig alternativ. Sjøfraktbrevet mangler derimot konnossementets funksjon som varerepresentativ. Sjøfraktbrevet blir av denne grunn kun et alternativ når godset ikke skal selges under transport.

BOLERO- konnossementet utfører alle funksjonene til det tradisjonelle konnossementet, samtidig som det løser problemet med overlevering av dokumentet. Jeg tror BOLERO-

konnossement eller andre elektroniske konnossement med tiden vil overta for det elektroniske konnossementet. Det er imidlertid, som nevnt i kapittel 5, mange hindringer som først må overkommes. BOLERO- konnossementets største problem, slik jeg ser det, er at det ikke er lovregulert. Hele systemet bygger på kontrakter mellom partene og BOLERO. Jeg tror elektroniske konnossement vil appellere til flere dersom det er en lov som regulerer bruken. For at et elektronisk konnossement skal være et reelt alternativ til det tradisjonell konnossementet bør det derfor reguleres på samme måte. Det finnes allerede stater som i nasjonal lovgivning har lagt til rette for bruk av elektroniske transportdokumenter.

Reglene i sjøloven stammer fra internasjonale konvensjoner som er i bruk over store deler av verden. Det må være et mål å vedta en internasjonal konvensjon som kan regulere elektroniske transportdokumenter, slik at reglene blir så like som mulig i så mange land som mulig. Å få til internasjonale konvensjoner er vanskelig og det tar tid, men det er veien å gå. For tiden forhandles det i UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) om en ny konvensjon som åpner for bruk av elektroniske konnossement. Det blir spennende å se hvor lang tid det vil ta før en slik konvensjon blir vedtatt.

## **Litteraturliste.**

Debattista, Charles (1998). *The sale of Goods Carried by Sea*. – 2. utgave. –London: Butterworths, 1998. – 306 s. –ISBN 0-406-02091-4

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull (1999). *Innføring i sjørett*. -5. utgave –Oslo: Forsikringsakademiet, 1999. – 558 s. –ISBN 82-90260-45-8

Gaskell, Nicholas, Regina Asariotis og Yvonne Baatz (2000). *Bills of Lading: Law and Contracts*. –London: LLP, 2000. - 853 s. –ISBN 1-85978-480-1

Laryea, Emmanuel T. *Paperless Trade- Opportunities, Challenges, and Solutions*. –I: Global Trade and Finance Series, Volume 1. 2002 Kluwer Law International.

Mallon, Paul og Anthony Tomilson. *BOLERO: Electronic "bills of lading" and electronic contracts of sale*. –I: International Trade Law Quarterly Part 5, November 1998. –s. 257.

Pejovic, Caslav. *Main Legal Issues in the Implementation of EDI to Bills of Lading*. –I: European Transport Law, Volume 34 (1999). –s. 163- 186.

Røsæg, Erik. *On electronic bills of lading –in particular on Bolero bills of lading*. –I: SIMPLY: Scandinavian Institute of Maritime Law: Yearbook 1999 (Marius 247). –s. 129-154.

Wilson, John F. (2001). *Carriage of Goods by Sea*. -4. utgave. –Essex: Pearson Education Limited, 2001. 516s. –ISBN 0-582-43740-7

## **Lovregister**

E- signaturloven      Lov om elektronisk signatur av 15. juni 2001 nr. 81

Sjøloven              Lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr. 39

Kjøpsloven            Lov om kjøp av 13. mai 1988 nr. 27

## **Forarbeider**

NOU 1993:36          Godsbefordring til sjøs

## **Internasjonale konvensjoner**

Haag- reglene              Internasjonal konvensjon om konnossementer av 24. august 1924.

Visby- reglene              Endringsprotokoll av 1968 til Haag- reglene.

Haag- Visby- reglene.      De reviderte Haag-reglene med protokollen av 1968.

Hamburg- reglene          FN- konvensjon om sjøtransport av gods av 1978.

## **Domsregister**

Ardennes (eiere av godset) versus Ardennes (eiere) [1951] 1 KB 55; [1950] 2 All ER 517; 84 L1LR 340. "The Ardennes"

ND 1937.23 Gulating TORSOL

ND 1948.101 SØHA FREMAD